

ROZHODNUTÍ

OBSAH

1.	Postup	9
2.	Souvislosti a popis opatření, která jsou předmětem šetření	10
2.1.	Obecný přehled	10
2.1.1.	Původní úmluvy	10
2.1.2.	Prodloužení původních úmluv	12
2.1.3.	Privatizace společnosti Toremar a uzavření nové smlouvy o veřejných službách	13
2.2.	Opatření, jichž se týkala rozhodnutí z roku 2011 a 2012	13
2.3.	Podrobný popis opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí	13
2.3.1.	Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií	13
2.3.1.1.	Závazky veřejné služby	13
2.3.1.2.	Rozpočet a doba trvání	14
2.3.2.	Privatizace společnosti Toremar	16
2.3.2.1.	Postup prodeje a konečné zadání zakázky	17
2.3.2.2.	Kupní smlouva	17
2.3.2.3.	Řízení na vnitrostátní úrovni	18
2.3.3.	Nová smlouva o službách mezi regionem Toskánsko a společnostmi Moby/Toremar	19
2.3.3.1.	Příjemce	19
2.3.3.2.	Trasy	19
2.3.3.3.	Doba trvání	19
2.3.3.4.	Závazky veřejné služby	19
2.3.3.5.	Ustanovení o vyrovnávací platbě a konečném zadání	20
2.3.4.	Přednost v přístavu	20
2.3.5.	Opatření stanovená zákonem z roku 2010	21
2.4.	Řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609	21
3.	Důvody pro zahájení a rozšíření řízení	23
3.1.	Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií	23
3.1.1.	Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a existence podpory	23
3.1.2.	Slučitelnost	23
3.2.	Privatizace společnosti Toremar	24
3.3.	Nová smlouva o službách mezi regionem Toskánsko a společnostmi Moby/Toremar	24
3.3.1.	Dodržení kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark a existence podpory	24
3.3.2.	Slučitelnost	25
3.4.	Přednost v přístavu	25
3.5.	Opatření stanovená zákonem z roku 2010	25
4.	Připomínky Itálie	25
4.1.	K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí	25

4.2.	K privatizaci společnosti Toremar	26
4.2.1.	K prodejní ceně společnosti Toremar	26
4.2.2.	K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení	26
4.3.	K souladu prodloužení původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark	26
4.4.	K míře návratnosti ve výši 9,95 % použité pro rok 2010 a k rizikové přírážce ve výši 6,5 % stanovené v rozhodnutí výboru CIPE s platností od roku 2010	27
4.5.	K přednosti v přístavu	27
4.6.	K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010	28
4.7.	K souladu prodloužení původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011	28
4.8.	K souladu původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011	29
5.	Připomínky předložené společností Moby/Toremar	29
5.1.	K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí	29
5.2.	K privatizaci společnosti Toremar	29
5.2.1.	K ceně zaplacené za akcie společnosti Toremar	29
5.2.2.	K transparentní a nediskriminační povaze řízení a ke spojení aktiv společnosti Toremar s novou smlouvou o veřejných službách	29
5.3.	K souladu nové smlouvy o veřejných službách s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark	30
5.4.	K prodloužení původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií	30
6.	Posouzení	31
6.1.	Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU	31
6.1.1.	Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií	31
6.1.1.1.	Státní prostředky	31
6.1.1.2.	Selektivita	31
6.1.1.3.	Hospodářská výhoda	31
6.1.1.4.	Vliv na hospodářskou soutěž a obchod	33
6.1.1.5.	Závěr	33
6.1.1.6.	Nová nebo existující podpora	33
6.1.2.	Zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené se společností Toremar společností Moby/Toremar	34
6.1.2.1.	První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark	34
6.1.2.2.	Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark	40
6.1.2.3.	Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark	40
6.1.2.4.	Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark	43
6.1.2.5.	Závěr	48
6.1.3.	Opatření stanovená zákonem z roku 2010	48
6.1.3.1.	Možné využití finančních prostředků na modernizaci plavidel pro účely likvidity	48
6.1.3.2.	Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace	49
6.1.3.3.	Možnost použití prostředků fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity	49
6.1.4.	Závěr ohledně existence podpory	50

6.2.	Oprávněnost podpory	50
6.3.	Slučitelnost podpory	50
6.3.1.	Prodloužení původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií	50
6.3.1.1.	Použitelná pravidla	50
6.3.1.2.	Skutečná služba obecného hospodářského zájmu podle článku 106 SFEU	52
6.3.1.3.	Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby	54
6.3.1.4.	Doba trvání pověření	55
6.3.1.5.	Soulad se směrnicí 2006/111/ES	55
6.3.1.6.	Výše vyrovnávací platby	55
6.3.1.7.	Přednost v přístavu	57
6.3.1.8.	Závěr	58
6.3.2.	Závěr ohledně slučitelnosti podpory	58
7.	Závěr	58

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/348**ze dne 17. června 2021****o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), která provedly Itálie a region Toskánsko ve prospěch společnosti Toremar a jejího nabyvatele, společnosti Moby***(oznámeno pod číslem C(2022) 4271)***(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 uvedené připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 23. března 2009, 9. prosince 2009, 21. prosince 2009, 6. ledna 2010, 27. září 2010 a 12. října 2010 obdržela Komise šest stížností týkajících se různých podpůrných opatření přijatých Itálií ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia ⁽²⁾. Stížnosti se týkaly vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté těmto společnostem po skončení platnosti původních smluv o veřejných službách uzavřených s Itálií na období od ledna 1989 do prosince 2008 (dále jen „původní úmluvy“), dodatečných podpůrných opatření stanovených v několika legislativních aktech přijatých v souvislosti s procesem privatizace uvedených společností, jakož i některých otázek týkajících se zejména procesu privatizace společností Tirrenia di Navigazione S.p.A. (dále jen „Tirrenia“) a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Siremar“).
- (2) Dne 1. prosince 2010 oznámila Itálie Komisi vyrovnávací platby, které vyplatila v letech 2009 a 2010 společnosti Toscana Regionale Marittima S.p.A. (dále jen „Toremar“).
- (3) Dne 5. října 2011 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení s ohledem na různá opatření, která přijala Itálie ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (dále jen „rozhodnutí z roku 2011“). Šetření se týkalo mimo jiné vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Toremar za provozování řady námořních tras od 1. ledna 2009 a řady dalších opatření provedených ve prospěch uvedené společnosti (viz 33. bod odůvodnění).
- (4) Rozhodnutí z roku 2011 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření ⁽³⁾.
- (5) Již dopisem ze dne 28. září 2011 informovala Itálie Komisi o svém záměru privatizovat všechny regionální společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Toremar. Dne 26. října 2011 zaslala Komise Itálii žádost o informace týkající se procesu privatizace. Na tuto žádost Komise o informace ze dne 26. října 2011 Itálie odpověděla dne 30. listopadu 2011.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18, a Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58.

⁽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⁾ Státní podpora – Italská republika – Státní podpora SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Státní podpora společností bývalé skupiny Tirrenia Group – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 28, 1.2.2012, s. 18).

- (6) Dne 15. listopadu 2011 předložila Itálie připomínky k opatřením, na něž se vztahuje rozhodnutí z roku 2011.
- (7) Faxem odeslaným dne 28. února 2012 podala společnost Toscana di Navigazione S.r.l. stížnost týkající se údajné protiprávní státní podpory po privatizaci společnosti Toremar a vyplacení vyrovnávací platby společnosti Moby S.p.A. (dále jen „Moby“), vybranému nabyvateli společnosti Toremar. Stěžovatel zejména tvrdí, že: i) postup prodeje poskytl společnosti Moby výhodu; ii) fúze společnosti Toremar a Moby vede ke vzniku monopolu na trasách Piombino – ostrov Elba a iii) vyrovnávací platba udělená společnosti Moby na provozování veřejné služby po dobu dvanácti let trvání nové smlouvy týkající se uvedené služby je neslučitelná s vnitřním trhem, pokud sám stěžovatel již podobné služby poskytuje za obchodních podmínek.
- (8) Dopisem ze dne 19. července 2012 poskytla Itálie další informace o privatizaci regionálních společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Toremar.
- (9) Dne 7. listopadu 2012 Komise vyšetřovací řízení rozšířila mimo jiné ve vztahu k některým dodatečným podpůrným opatřením provedeným regionem Toskánsko ve prospěch společnosti Toremar v souvislosti s vyrovnávací platbou poskytnutou z veřejných prostředků společnosti Toremar na základě nové smlouvy o veřejných službách. Pozměněnou verzi zmíněného rozhodnutí přijala Komise dne 19. prosince 2012 (dále jen „rozhodnutí z roku 2012“).
- (10) Rozhodnutí z roku 2012 bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky k opatřením, která jsou předmětem šetření ⁽⁴⁾.
- (11) Itálie předložila své připomínky dne 11. prosince 2012 a dne 22. dubna 2013 obdržela Komise připomínky od společnosti Toremar a jejího nabyvatele, společnosti Moby.
- (12) Rozhodnutím ze dne 22. ledna 2014 (dále jen „rozhodnutí z roku 2014“) ⁽⁵⁾ ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se různých opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar. Opravný prostředek, který proti rozhodnutí podaly společnost Saremar a region Sardinie, Tribunál v roce 2017 zamítl ⁽⁶⁾.
- (13) Dne 25. ledna 2018, 29. března 2018, 31. srpna 2018, 12. února 2019, 5., 14. a 17. února 2020 a 12. října 2020 si Komise od Itálie vyžádala další informace. Itálie tyto informace poskytla dne 26. dubna 2018, 31. května 2018, 2. listopadu 2018, 11. prosince 2018, 8. dubna 2019, 16. a 28. října 2019, 7., 16. a 23. února 2020, 21. dubna 2020, 9. listopadu 2020, 1. a 10. prosince 2020.
- (14) Toto rozhodnutí se týká pouze možné podpory poskytnuté ve prospěch společnosti Toremar, jak je uvedeno v oddíle 2.3. Všechna ostatní opatření, jichž se týkala rozhodnutí z roku 2011 a 2012, jsou předmětem samostatného šetření ve věcech SA.32014, SA.32015 a SA.32016, a toto rozhodnutí se na ně proto nevztahuje. Tato opatření se konkrétně týkají ostatních společností bývalé skupiny Tirrenia.

2. SOUVISLOSTI A POPIS OPATŘENÍ, KTERÁ JSOU PŘEDMĚTEM ŠETŘENÍ

2.1. Obecný přehled

2.1.1. Původní úmluvy

- (15) Skupinu Tirrenia vlastnil tradičně italský stát prostřednictvím společnosti Fintecna ⁽⁷⁾ a původně v ní bylo 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

⁽⁴⁾ Státní podpora – Italská republika – Státní podpora SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Itálie – Státní podpora společnostem bývalé Tirrenia Group a jejich nabyvatelům – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU (Úř. věst. C 84, 22.3.2013, s. 58).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ Viz rozsudek Tribunálu ze dne 6. dubna 2017, Regione autonoma della Sardegna (Itálie) v. Komise, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

⁽⁷⁾ Společnost Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) je zcela ve vlastnictví italského Ministerstva hospodářství a financí a specializuje se na správu podílů a procesy privatizace a zabývá se rovněž projekty racionalizace a restrukturalizace společností, které čelí průmyslovým, finančním nebo organizačním potížím.

dvaceti let od ledna 1989 do prosince 2008 (dále jen „původní úmluvy“). Společnost Fintecna vlastnila 100 % základního kapitálu společnosti Tirrenia, která pak zcela vlastnila regionální společnosti Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar. Společnost Adriatica, která provozovala řadu tras mezi Itálií a Albánií/Chorvatskem/Řeckem/Černou Horou, se v roce 2004 spojila se společností Tirrenia.

- (16) Účelem původních úmluv bylo zajistit pravidelnou a spolehlivou námořní dopravu většinou mezi pevninskou Itálií a Sicílií, Sardiníí a dalšími menšími italskými ostrovy. Za tímto účelem poskytovala Itálie finanční podporu ve formě dotací vyplacených přímo každé ze společností skupiny Tirrenia.
- (17) Společnost Toremar tradičně provozovala řadu tras námořní kabotáže ⁽⁸⁾ mezi regionem Toskánsko a sousedními menšími ostrovy. Popis dotčených tras je uveden ve 38. bodě odůvodnění.
- (18) Dne 6. srpna 1999 se Komise s ohledem na podporu, která byla na základě původních úmluv 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“).
- (19) Během fáze šetření požádala Itálie o rozdělení řízení týkajícího se skupiny Tirrenia tak, aby bylo možné upřednostnit konečné rozhodnutí týkající se společnosti Tirrenia. Důvodem této žádosti byl záměr Itálie skupinu privatizovat, počínaje právě společností Tirrenia, a její úmysl proces privatizace ve vztahu k této společnosti urychlit.
- (20) Komise měla za to, že může požadavku Itálie vyhovět, a rozhodnutím Komise 2001/851/ES ⁽⁹⁾ 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 ze strany Itálie.
- (21) Rozhodnutím Komise 2005/163/ES ⁽¹⁰⁾ (dále jen „rozhodnutí z roku 2004“) prohlásila Komise vyrovnávací platbu, kterou Itálie poskytovala společnostem skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia, za částečně slučitelnou s vnitřním trhem, v některých ohledech za částečně slučitelnou s výhradou dodržení určitých závazků ze strany Itálie a v jiných ohledech za 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.
- (22) Rozsudkem Soudu prvního stupně ze dne 4. března 2009 ve věcech T-265/04, T-292/04 a T-504/04 ⁽¹¹⁾ (dále jen „rozsudek z roku 2009“) soud rozhodnutí z roku 2004 zrušil.
- (23) Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1411 ⁽¹²⁾ ukončila Komise šetření týkající se společností skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia a včetně společnosti Toremar 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⁾.

⁽⁸⁾ Viz nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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.

⁽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: rámcem Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

- (24) Rozhodnutím Komise (EU) 2020/1412 ⁽¹⁴⁾ ukončila Komise formální vyšetřovací řízení týkající se opatření ve prospěch společnosti Tirrenia a jejího nabyvatele, společnosti CIN, za období 2009–2020.

2.1.2. Prodloužení původních úmluv

- (25) Článek 26 nařízení s mocí zákona č. 207 ze dne 30. prosince 2008 (změněného na zákon č. 14 ze dne 27. února 2009) prodloužil původní úmluvy (včetně úmluvy vztahující se na společnost Toremar), jejichž platnost měla původně skončit dne 31. prosince 2008, o jeden rok do 31. prosince 2009.
- (26) V článku 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135 ze dne 25. září 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 bezplatně takto:
- a) společnost Caremar bude nejdříve převedena na region Kampánie. Tento region následně převede na region Lazio divizi společnosti Caremar samostatně odpovědnou za dopravní spojení s Pontinskými ostrovy, pod názvem Laziomar ⁽¹⁵⁾;
 - b) společnost Saremar bude převedena na region Sardinie a
 - c) společnost Toremar bude převedena na region Toskánsko.
- (27) Zákon z roku 2009 rovněž stanovil, že do 31. prosince 2009 budou mezi Itálií a společnostmi Tirrenia a Siremar sjednány nové úmluvy. Obdobně regionální služby budou regulovány v rámci návrhu smluv o veřejných službách, které mají být uzavřeny mezi regionálními orgány Sardinie a Toskánska a společnostmi Saremar a Toremar do 31. prosince 2009 a mezi regionem Kampánie a regionem Lazio a společnostmi Caremar a Laziomar do 28. února 2010. Návrh nových úmluv/nových smluv o veřejných službách bude předmětem zadávacího řízení se samotnými společnostmi a po dokončení privatizace každé z těchto společností bude podepsán s příslušným nabyvatelem. ⁽¹⁶⁾
- (28) Za tímto účelem zákon z roku 2009 dále prodloužil původní úmluvy (včetně úmluvy vztahující se na společnost Toremar) na období od 1. ledna 2010 do 30. září 2010.
- (29) Zákon z roku 2009 také stanovil maximální částku roční vyrovnávací platby za provozování služeb od roku 2010 (ve smyslu prodloužení původních úmluv, jakož i nových úmluv a 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 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Z toho částka ve výši 19 839 226 EUR od regionu Kampánie a částka ve výši 10 030 606 EUR od regionu Lazio.

Tabulka 1 – Maximální výše vyrovnávací platby od roku 2010

⁽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⁾ K tomuto převodu formálně došlo dne 1. června 2011.

⁽¹⁶⁾ Ustanovení čl. 19-ter odst. 10 zákona z roku 2009.

- (30) V neposlední řadě článek 1 zákona č. 163 ze dne 1. října 2010 (měnícího nařízení s mocí zákona č. 125 ze dne 5. srpna 2010, dále jen „zákon z roku 2010“) stanovil další prodloužení původních úmluv (včetně úmluvy vztahující se na společnost Toremar) na období od 1. října 2010 do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar, k němuž došlo dne 19. července 2012 v případě společnosti Tirrenia a dne 31. července 2012 v případě společnosti Siremar.

2.1.3. Privatizace společnosti Toremar a uzavření nové smlouvy o veřejných službách

- (31) V lednu 2010 bylo zahájeno zadávací řízení (viz oddíl 2.3.2), jehož cílem bylo najít nabyvatele společnosti Toremar a které bylo spojeno s novou smlouvou o veřejných službách týkající se poskytování služeb námořní dopravy po dobu dvanácti let výměnou za vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby.
- (32) Poté, co společnost Moby předložila v rámci zadávacího řízení vítěznou nabídku, stala se novým vlastníkem společnosti Toremar. Kupní smlouva mezi regionem Toskánsko a společností Moby byla podepsána dne 2. ledna 2012. Téhož dne podepsaly strany (včetně společnosti Toremar) novou smlouvu o poskytování služeb námořní dopravy. Na tomto základě bylo vlastnictví všech akcií společnosti Toremar dne 2. ledna 2012 převedeno z regionu Toskánsko na společnost Moby.

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

- (33) Předmětem formálního vyšetřovacího řízení, které bylo zahájeno rozhodnutími z roku 2011 a 2012, byla tato opatření:
- a) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci prodloužení původních úmluv (opatření č. 1);
 - b) nezákonné prodloužení podpory na záchranu společností Tirrenia a Siremar (opatření č. 2);
 - c) privatizace společností bývalé skupiny Tirrenia ⁽¹⁷⁾ (opatření č. 3);
 - d) vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v rámci budoucích úmluv/smluv o veřejných službách (opatření č. 4);
 - e) přednost v přístavu (opatření č. 5);
 - f) opatření stanovená v zákoně z roku 2010 (přeměňujícím nařízením s mocí zákona č. 125/2010) (opatření č. 6);
 - g) další opatření, která přijal region Sardinie ve prospěch společnosti Saremar (opatření č. 7).
- (34) Rozhodnutím z roku 2014 uzavřela Komise formální vyšetřovací řízení, pokud jde o opatření přijatá regionem Sardinie ve prospěch společnosti Saremar, uvedená výše jako opatření č. 7, vyjma jednoho opatření ⁽¹⁸⁾.

2.3. Podrobný popis opatření, jež jsou předmětem tohoto rozhodnutí

- (35) Toto rozhodnutí se zabývá pouze opatřeními č. 1, 3, 4, 5 a 6 uvedenými ve 33. bodě odůvodnění v rozsahu, v jakém se týkají společností Toremar a Moby. Tato opatření jsou podrobněji popsána v následujících oddílech.

2.3.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společností Toremar a Itálií

2.3.1.1. Závazky veřejné služby

- (36) Článek 1 původní úmluvy uzavřené se společností Toremar stanovil, že pětileté plány podrobně vymezí přístavy, které mají být obsluhovány, typ plavidel, jež se mají používat, požadovanou četnost služby a jízdné, jež má být hrazeno.
- (37) První pětiletý plán (období 1990–1994) pro společnost Toremar byl schválen ministerským nařízením ze dne 29. května 1990 a vstoupil v platnost se zpětným účinkem od 1. ledna 1990. Druhý plán, který zahrnoval období 1995–1999 a byl schválen ministerským nařízením ze dne 14. května 1996, ponechával nezměněné trasy a četnosti. Pokud jde o období 2000–2004 a 2005–2008, byl vypracován plán, který však příslušná ministerstva oficiálně nikdy neschválila. Vláda místo toho přijala rozhodnutí *ad hoc* s cílem zajistit větší soulad služeb s potřebami místních komunit, aniž by však provedla podstatné změny systému veřejných služeb.

⁽¹⁷⁾ To zahrnuje odložení platby 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 Cdl, tedy subjektu, který původně nabyl část podniku Siremar, ze strany státu).

⁽¹⁸⁾ Konkrétně projekt „Bonus Sardo – Vacanza“, který je součástí opatření č. 7, nebyl v rámci rozhodnutí z roku 2014 posouzen, a nebude posouzen ani v tomto rozhodnutí.

- (38) Na základě původní úmluvy prodloužené následnými právními akty uvedenými v 25. až 30. bodě odůvodnění provozovala společnost Toremar v průběhu celého roku tyto trasy:
- na trase Livorno – Gorgona – Capraia poskytovala společnost Toremar služby osobní a kombinované dopravy (cestující a vozidla) s četností dvakrát týdně pro ostrov Gorgona a denní četností pro ostrov Capraia. V červenci a srpnu byl na trase další provozovatel, Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., s vysokorychlostní lodí používanou výhradně pro přepravu cestujících. Uvedená společnost však přestala tuto trasu provozovat v roce 2010,
 - na trase Piombino – Portoferraio (ostrov Elba) provozovala společnost Toremar každý den kombinované služby. Na této trase působí také společnost Moby s častým dopravním spojením během celého roku společně se dvěma novými provozovateli, a sice Blu Navy, která začala provozovat dopravní spojení v roce 2010 (duben až říjen), a Elba Ferries, která působí pouze během letní sezóny,
 - na trase Piombino – Cavo – Portoferraio (ostrov Elba) provozovala společnost Toremar jedinou službu osobní dopravy za použití rychlé křídlové lodi,
 - na trase Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (ostrov Elba) byla společnost Toremar jediným subjektem, který denně poskytoval kombinované služby pro přístav Rio Marina a jednou týdně pro přístav Pianosa,
 - na trase Porto S. Stefano – Isola del Giglio poskytovala společnost Toremar kombinované služby denně po celý rok. Na této trase byl rovněž přítomen provozovatel Maregiglio, který poskytoval kombinované služby v období od dubna do listopadu, v průměru dva až čtyři spoje denně v říjnu a listopadu a šest až osm spojů v období od dubna do září.

2.3.1.2. Rozpočet a doba trvání

- (39) Tabulka 2 uvádí roční částku vyrovnávací platby, kterou Itálie vyplatila společnosti Toremar za období 2009–2011.
- (40) Kromě těchto částek si region Toskánsko vyhradil dodatečný roční rozpočet ve výši 3 000 000 EUR, který měl být společnosti Toremar vyplacen po sdělení skutečných příjmů a nákladů vzniklých v období 2010–2011. V těchto letech se v důsledku hospodářské a finanční krize výrazně snížil počet cestujících, zatímco náklady na palivo vzrostly. Podle regionu Toskánsko proto vyrovnávací platba vyplacená z ústředního státního rozpočtu nepostačovala k pokrytí celkových nákladů veřejné služby.

Rok	Vyrovňovací platba	Rezerva	Celkem
2009	13 572 035		13 572 035
2010	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011	13 005 441	3 000 000	16 005 441

Tabulka 2 – Vyrovnávací platba vyplacená za období 2009–2011 (EUR)

- (41) Původní úmluva stanoví, že roční vyrovnávací platba za závazek veřejné služby se vyplácí takto: v březnu každého roku se vyplácí záloha ve výši 70 % vyrovnávací platby vyplacené v předchozím roce. Druhá platba provedená v červnu se rovná 20 % dotace. Rozdíl mezi vyplacenými platbami a schodkem mezi provozními náklady a příjmy během běžného roku představuje zůstatek, který se hradí do 30. listopadu. Pro případ, že společnost Toremar obdrží vyšší částku, než jsou čisté náklady na poskytnuté služby (příjmy po odečtení ztrát), původní úmluva stanoví, že společnost Toremar musí rozdíl vrátit. ⁽¹⁹⁾

— Vyrovnávací platba poskytnutá v roce 2009

⁽¹⁹⁾ Od 25. listopadu 2010 se na základě rozhodnutí meziresortní konference mezi Ministerstvem infrastruktury a dopravy, Ministerstvem hospodářství a financí 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.

- (42) Nařízení prezidenta republiky č. 501 ze dne 1. června 1979 (dále jen „nařízení 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 menšími a většími 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 investovaného kapitálu. Článek 11 rovněž stanoví, že smlouvy o veřejných službách musely obsahovat seznam dotovaných tras, četnost a typ používaných plavidel. Dotace musela schválit příslušná ministerstva. V původních úmluvách byly zohledněny zásady stanovené v nařízení prezidenta republiky č. 501/79 a v zákoně č. 856/86.
- (43) Za rok 2009 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu vypočtena podle metodiky stanovené v původní úmluvě platné od roku 1991, která byla po uplynutí původního data platnosti prodloužena 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.
- (44) K různým nákladovým položkám, které se při výpočtu vyrovnávací platby stanovené orgány veřejné správy braly v úvahu, patřily: náklady na pořízení, reklamu a ubytování; náklady na nakládku, vykládku a manipulaci; náklady na administrativní pracovníky na pevnině; náklady na údržbu plavidel; správní náklady; náklady na pojištění; náklady na nájem a leasing; palivo; daně a odpisy.
- Vyrovnávací platba poskytnutá v letech 2010, 2011 a 2012
- (45) Od roku 2010 byla vyrovnávací platba za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu určována pomocí nové metodiky stanovené rozhodnutím výboru CIPE ⁽²⁰⁾ ze dne 9. listopadu 2007 nazvané „Kritéria pro stanovení závazků veřejné služby a výše jízdného v odvětví služeb námořní kabotáže ve veřejném zájmu“ (dále jen „rozhodnutí výboru CIPE“) ⁽²¹⁾. 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 ⁽²²⁾. Ustanovení rozhodnutí výboru CIPE se ve vztahu ke službám poskytovaným společnostmi skupiny Tirrenia uplatňovala až do roku 2010, a to i před vstupem příslušných nových úmluv a smluv o veřejných službách v platnost po privatizaci jednotlivých společností.
- (46) Metoda stanovená rozhodnutím výboru CIPE umožňuje společnostem, které poskytují veřejné služby námořní dopravy, dosáhnout přiměřené návratnosti. Míra návratnosti kapitálu se vypočítá na základě váženého průměru nákladů kapitálu (WACC).
- (47) Požadovaná návratnost vlastního kapitálu ⁽²³⁾ se vypočítá pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv. Podle tohoto modelu se náklady vlastního kapitálu vypočítají na základě: i) bezrizikové míry; ii) koeficientu beta (odhad rizikového profilu společnosti vzhledem k akciovému trhu) a iii) akciové rizikové přírážky přiřazené akciovému trhu.
- (48) Náklady vlastního kapitálu se konkrétně vypočítají připočtením přírážky za zvláštní riziko k míře návratnosti bezrizikových činností. Tato přírážka se vypočítá jako riziková přírážka trhu vynásobená příslušným koeficientem beta, který měří rizikovost určité činnosti ve vztahu k trhu.
- (49) Rozhodnutí výboru CIPE stanoví, že míra návratnosti u bezrizikových činností odpovídá průměrnému hrubému výnosu z referenčních desetiletých dluhopisů s odkazem na předchozí období dvanácti měsíců, pro něž existují dostupné údaje.
- (50) Rozhodnutí výboru CIPE stanoví tržní rizikovou přírážku ve výši 4 %. V případě služby, která je provozována na nevýhradním základě, je však předpokládáno vyšší riziko, jež provozovatel nese, odměněno připočtením 2,5 % navíc k tržní rizikové přírážce.

⁽²⁰⁾ Meziresortní výbor pro hospodářské plánování (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, CIPE).

⁽²¹⁾ Úřední věstník Italské republiky (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, dále jen „GURI“) č. 50 ze dne 28. února 2008.

⁽²²⁾ Podle čl. 1 odst. 999 zákona č. 296 ze dne 27. prosince 2006 a čl. 1 písm. e) legislativního nařízení č. 430/1997.

⁽²³⁾ Míra návratnosti požadovaná investorem vzhledem k rizikovému profilu společnosti a souvisejícím peněžním tokům.

- (51) V praxi však vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Toremar nesmí překročit strop ve výši 13 005 441 EUR ročně stanovený v zákoně z roku 2009 (viz 29. bod odůvodnění). Ačkoliv zákon z roku 2009 stanoví strop roční vyrovnávací platby vyplácené všem společnostem skupiny Tirrenia za provozování služeb námořní dopravy v rámci režimu veřejných služeb, rozhodnutí výboru CIPE obsahuje také záruky, které umožňují těmto provozovatelům dostatečně pokrýt provozní náklady.
- (52) Podle rozhodnutí výboru CIPE musí být zejména rozsah služeb, maximální jízdné stanovené novou smlouvou o veřejných službách a vyrovnávací platba, která je skutečně poskytnuta, vymezeny tak, aby bylo zajištěno pokrytí veškerých přípustných nákladů poskytovatele služeb. Použije se tento vzorec:

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

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 dluhů a návratnosti investovaného kapitálu.
- (53) Pokud by výše uvedená rovnice neplatila, bylo by možné omezit rozsah dotovaných činností nebo alternativně revidovat organizaci služeb (například typ plavidel) nebo upravit omezení jízdného.
- (54) 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, která se během doby platnosti smlouvy nemění.
- (55) 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. Privatizace společnosti Toremar

- (56) Dne 13. ledna 2010 region Toskánsko zveřejnil ve svém úředním věstníku⁽²⁴⁾ a v Úředním věstníku Italské republiky⁽²⁵⁾ oznámení o zahájení zadávacího řízení na prodej společnosti Toremar a poskytnutí vyrovnávací platby za závazek veřejné služby za plnění tohoto závazku na námořních trasách uvedených ve 38. bodě odůvodnění. Toto oznámení bylo rovněž zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie⁽²⁶⁾ dne 14. ledna 2010, jakož i v několika národních denících⁽²⁷⁾.
- (57) Itálie zvolila postup stanovený v čl. 20 odst. 1 zákona o veřejných zakázkách – legislativní nařízení č. 163/2006 (dále jen „zákon o veřejných zakázkách“), který přebírá článek 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES⁽²⁸⁾, který stanoví, že „[z]akázky, jejichž předmětem jsou služby uvedené v příloze II B [jako jsou služby vodní dopravy], se řídí výhradně článkem 23 [Technické specifikace] a čl. 35 odst. 4 [Oznámení]“. Kritériem pro zadání zakázky byla „hospodářsky nejvýhodnější nabídka“.

⁽²⁴⁾ Úřední věstník regionu Toskánsko (Bolletino Ufficiale della Regione Toscana, BURT), č. 2, 13. ledna 2010.

⁽²⁵⁾ GURI č. 4 ze dne 13. ledna 2010.

⁽²⁶⁾ Úř. věst. S 9, 14.1.2010, s. 10860.

⁽²⁷⁾ Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica a La Nazione.

⁽²⁸⁾ 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).

2.3.2.1. Postup prodeje a konečné zadání zakázky

- (58) Po zveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení vyjádřilo do konce lhůty zájem o účast jedenáct stran, a to: Moby, Toscana di Navigazione S.r.l., Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., Vector S.r.l., Forship S.r.l., Medmar Navi S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses S.p.a. a Blu Navy/Transeuropa Ferries.
- (59) Dokumentace předložená všemi jedenácti společnostmi potvrdila, že všechny společnosti splnily veškeré požadavky stanovené v oznámení o zahájení zadávacího řízení, a všechny byly proto vyzvány k podání nabídky.
- (60) Výzva k podání nabídek obsahovala nový návrh smlouvy na dobu trvání dvanácti let, který měl být podepsán mezi úspěšným uchazečem a regionem Toskánsko, jakož i podrobnější informace o zadávacím řízení. Výzva zejména potvrdila, že pro zakázku na služby bude vybrána ekonomicky nejvýhodnější nabídka, přičemž bude uděleno 20 bodů za cenu, 70 bodů za kvalitu a 10 bodů za doplňkové služby. Pokud jde o cenu za prodej společnosti Toremar, výzva uváděla pevnou částku ve výši 10 258 397 EUR vypočtenou na základě nezávislé studie, která stanovila celkovou hodnotu aktiv tohoto podniku (viz 65. až 73. bod odůvodnění). Tato cena nebyla cenou k jednání a nebyla předmětem finanční nabídky uchazečů.
- (61) Proto byli všichni potenciální uchazeči vyzváni, aby do své finanční nabídky na prodej společnosti Toremar zahrnuli výše uvedenou pevnou částku s tím, že region Toskánsko vybere ekonomicky nejvýhodnější nabídku pro celé zadávací řízení na základě ceny a dalších kritérií týkajících se služby, zejména kvality, uvedených ve výzvě (viz 60. bod odůvodnění).
- (62) Všech jedenáct uchazečů mělo rovněž přístup do virtuálních datových místností (*data room*) obsahujících:
- (1) veškeré právní, technické, finanční a obchodní informace týkající se společnosti Toremar;
 - (2) informace o flotile, nehmotných aktivech a nemovitostech společnosti;
 - (3) veškeré informace týkající se smluv o poskytování služeb a pořízení majetku;
 - (4) postupy udělování bodů a formulář technické nabídky;
 - (5) veškeré další informace potřebné k tomu, aby mohli potenciální nabyvatelé správně ocenit předmět prodeje.
- (63) Nabídku předložily dvě společnosti, a to Moby a Toscana di Navigazione, dva zavedení provozovatelé námořních spojů v Itálii. Zbývajících devět společností do uplynutí lhůty nabídku nepředložilo.
- (64) Po vyhodnocení nabídek byla společnost Toscana di Navigazione S.r.l. z řízení vyloučena, protože finanční nabídka, kterou předložila, nesplňovala požadavky na technickou a finanční způsobilost stanovené v zadávací dokumentaci. Zakázka byla proto udělena společnosti Moby, jak pokud jde o privatizaci společnosti Toremar, tak pokud jde o provozování námořních služeb (viz oddíl 2.3.3).

2.3.2.2. Kupní smlouva

- (65) Vzhledem k povaze zadávacího řízení se region Toskánsko za účelem určení nejlepší konkurenční nabídky rozhodl stanovit pevnou částku ceny základního kapitálu společnosti Toremar.
- (66) Kupní smlouva byla podepsána dne 2. ledna 2012 a stanoví převod akcií společnosti Toremar na společnost Moby za pevnou cenu ve výši 10 258 397 EUR. Tato částka se vyplatí v deseti ročních splátkách, a to od konce prvního roku platnosti smlouvy, tj. 2. ledna 2013.
- (67) Pevná cena 100 % akcií společnosti Toremar ve výši 10 258 397 EUR byla stanovena na základě ocenění nezávislých odborníků zadaného regionem Toskánsko a vypracovaného společností Fidi Toscana S.p.A. (dále jen „zpráva společnosti Fidi“).

- (68) Tato částka se vztahuje k hodnotě hmotných aktiv, nemovitostí, plavidel, jiného dlouhodobého hmotného a finančního majetku a jiných pohledávek společnosti k 30. červnu 2010. Z hodnocení byla vyloučena nehmotná aktiva (např. koncese, povolení, licence, ochranné známky atd.) a byla ponechána na uvážení uchazečů. Částka pak podléhala úpravám vyplývajícím z rozdílu mezi čistou účetní hodnotou akcií k 30. červnu 2010 a tržní hodnotou akcií ⁽²⁹⁾.
- (69) Výše uvedená částka zahrnuje rovněž pohledávku ve výši 9 772 572 EUR za společností Tirrenia (dále jen „pohledávka“).
- (70) V souladu s čl. 1 odst. 5 a 6 kupní smlouvy společnost Moby ve vztahu k první splátce prohlašuje, že regionu Toskánsko předem uhradila částku ve výši 485 825 EUR odpovídající rozdílu mezi kupní cenou a pohledávkou.
- (71) Podle čl. 1 odst. 3 kupní smlouvy je úhrada stanovené ceny s výhradou záloh podmíněna vypořádáním částky ve výši 9 772 572 EUR, kterou společnost Tirrenia dluží společnosti Toremar ⁽³⁰⁾. Podle čl. 4 odst. 3 kupní smlouvy je společnost Moby v případě, že částka pohledávky (nebo jakákoli zbývající pohledávka) nebude vymožena, povinna pohledávku (nebo jakoukoli zbývající pohledávku) převést na region Toskánsko kdykoli do uplynutí doby platnosti smlouvy o službě ⁽³¹⁾.
- (72) Podle článku 4 kupní smlouvy je společnost Moby povinna regionu Toskánsko oznámit jakýkoli prodej akcií společnosti Toremar třetím osobám, které v každém případě společně s novým nabyvatelem společnosti Toremar odpovídají za závazky vyplývající ze smlouvy o službách.
- (73) V neposlední řadě podle článku 5 kupní smlouvy poskytla Banca Popolare di Milano ve prospěch regionu Toskánsko záruku pokrývající celkovou kupní cenu akcií společnosti Toremar (včetně povinnosti nabyvatele převést případnou nesplacenou částku pohledávky za společností Tirrenia).

2.3.2.3. Řízení na vnitrostátní úrovni

- (74) Výsledek zadávacího řízení, na jehož základě získala společnost Toremar a smlouvu o veřejných službách společnost Moby, bylo předmětem několika řízení před vnitrostátními soudy.
- (75) Společnost Toscana di Navigazione S.r.l., vyloučený uchazeč a stěžovatel v tomto řízení, napadla oprávněnost svého vyloučení ze zadávacího řízení před vnitrostátními soudy. Stěžovatel nejprve podal návrh na vydání předběžného opatření u Regionálního správního soudu Toskánska (Tribunale amministrativo regionale, TAR). Usnesením č. 774 ze dne 14. července 2011 uvedený soud tento návrh zamítl. V řízení o opravném prostředku toto rozhodnutí potvrdila Státní rada (Consiglio di Stato) usnesením č. 3666 ze dne 31. srpna 2011, v němž zejména zdůraznila, že hospodářská nabídka předložená danou společností je neúplná, pokud jde o doplňkové služby, které mají být poskytovány, a skutečnost, že nebyla stanovena na ročním základě, a proto nelze použít mechanismus přecenění stanovený v zadávací dokumentaci.
- (76) Společnost Toscana di Navigazione S.r.l. poté napadla výsledek zadávacího řízení u Regionálního správního soudu Toskánska, který žalobu zamítl usnesením č. 414 ze dne 1. března 2012, v němž potvrdil, že nabídka společnosti není v souladu s požadavky stanovenými veřejným zadavatelem.

⁽²⁹⁾ Vzhledem ke lhůtám požadovaným v zadávacím řízení zpráva společnosti Fidi předpokládala, že ke skutečnému převodu akcií nemůže dojít před koncem roku 2010. Čistá účetní hodnota aktiv stanovená k 30. červnu 2010 by proto měla být upravena tak, aby zohledňovala tržní hodnotu aktiv v době skutečného převodu. Tržní hodnotu aktiv stanovil jiný nezávislý znalec. Toto ocenění se netýkalo výpočtu prodejní ceny akcií společnosti Toremar, ale výpočtu hodnoty aktiv společnosti Toremar.

⁽³⁰⁾ Podle Itálie zákon z roku 2009 (viz 26. bod odůvodnění) ve svém článku 4 stanovil závazek italského Ministerstva financí zajistit, že během procesu privatizace budou zohledněny „závazky nabyvatele společnosti Tirrenia SpA a Siremar SpA vypořádat veškeré dluhy vůči společnosti Toremar SpA do 60 dnů od převodu“. Když bylo vůči společnosti Tirrenia zahájeno mimořádné správní řízení (viz rozhodnutí Komise (EU) 2020/1412 ze dne 2. března 2020 o opatřeních SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN)), která provedla Itálie ve prospěch společnosti Tirrenia di Navigazione a jejího nabyvatele, společnosti Compagnia Italiana di Navigazione, region Toskánsko, aby se zabránilo jakémukoli negativnímu dopadu na proces privatizace společnosti Toremar, zahrnul do kupní smlouvy doložku, která podmiňovala uhrazení části kupní ceny odpovídající výši pohledávky splacením tohoto dluhu ze strany společnosti Tirrenia. Tato doložka byla oznámena všem účastníkům zadávacího řízení.

⁽³¹⁾ Na základě nejnovějších informací obdržенých od Itálie nebyla tato pohledávka dosud uspokojena. Tato pohledávka byla v rámci mimořádného správního řízení občanskoprávním soudem v Římě zahrnuta do seznamu nezajištěných pohledávek.

- (77) Společnost Toscana di Navigazione S.r.l. tento rozsudek napadla u Státní rady, která usnesením č. 83/2015 rozhodla ve prospěch společnosti a vyzvala region Toskánsko, aby zadávací řízení a požadavky znovu přezkoumal. V návaznosti na audit provedený regionem Toskánsko bylo přijato rozhodnutí č. 1312 ze dne 30. března 2015, kterým se potvrzuje rozhodnutí tohoto regionu vyloučit společnost ze zadávacího řízení, jelikož nebylo prokázáno splnění požadavků na technickou, ekonomickou a finanční způsobilost pro účast v zadávacím řízení.
- (78) Společnost Toscana di Navigazione S.r.l. napadla rozhodnutí č. 1312 ze dne 30. března 2015 u Regionálního správního soudu Toskánska, který opravný prostředek zamítl usnesením č. 1446 ze dne 26. října 2015. Toto rozhodnutí bylo nakonec potvrzeno Státní radou usnesením č. 3347/2016.

2.3.3. Nová smlouva o službách mezi regionem Toskánsko a společnostmi Moby/Toremar

2.3.3.1. Příjemce

- (79) Jak je uvedeno v 63. bodě odůvodnění, společnosti Moby a Toscana di Navigazione předložily nabídku na novou smlouvu o veřejných službách. Po vyloučení posledně uvedené společnosti podepsala dne 2. ledna 2012 společnost Moby/Toremar ⁽³²⁾ s regionem Toskánsko novou smlouvu o veřejných službách na provozování námořních tras.
- (80) Podle čl. 1 odst. 2 nové smlouvy o službách poskytuje společnost Moby služby podle této smlouvy výhradně prostřednictvím společnosti Toremar.

2.3.3.2. Trasy

- (81) Společnost Moby/Toremar poskytuje služby osobní a kombinované dopravy (cestující a vozidla) v rámci režimu veřejné služby na několika trasách námořní kabotáže takto:

Livorno – Gorgona – Capraia (**linka A1**)

Piombino – Portoferraio (ostrov Elba) (**linka A2**)

Piombino– Cavo – Portoferraio (ostrov Elba) (**linka A2 rychlá**)

Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (ostrov Elba) (**linka A3**)

Porto S. Stefano – Isola del Giglio (**linka A4**)

Porto S. Stefano – Giannutri (**linka A5**)

Tabulka 3— Sítí tras provozovaných společnostmi Moby/Toremar podle nové smlouvy o službách

2.3.3.3. Doba trvání

- (82) Nová smlouva o službách mezi regionem Toskánsko a společnostmi Moby/Toremar se uzavírá na dobu dvanácti let (2012–2024).

2.3.3.4. Závazky veřejné služby

- (83) Závazky stanovené ve smlouvě uzavřené se společností Moby/Toremar se týkají mimo jiné obsluhovaných přístavů, typu a kapacity plavidel přidělených na provozované námořní trasy, četnosti služeb a maximální výše jízdného.

⁽³²⁾ Smlouva o zadání služeb v oblasti námořní kabotáže pro zajištění spojení mezi Toskánskými ostrovy byla uzavřena mezi regionem Toskánsko na jedné straně a společnostmi Moby a Toremar na straně druhé. Z tohoto důvodu odkazuje toto rozhodnutí na obě společnosti (jako „Moby/Toremar“) ve všech oddílech týkajících se nové smlouvy o veřejných službách.

2.3.3.5. Ustanovení o vyrovnávací platbě a konečném zadání

- (84) V rámci zadávacího řízení byla výše roční vyrovnávací platby podle nové smlouvy za plnění závazku veřejné služby na námořních trasách uvedených v 81. bodě odůvodnění omezena na maximální částku 14 550 400 EUR (celkem 174 604 810 EUR za dobu trvání smlouvy v délce dvanácti let). Tato hodnota byla stanovena jako součet těchto hodnot: 13 005 441 EUR podle zákona z roku 2009 (viz 29. bod odůvodnění) plus navýšení o 1 544 959 EUR podle čl. 19-ter odst. 16 písm. d) zákona z roku 2009 z důvodu nezbytných významných investic, které musí provozovatel po celou dobu trvání smlouvy vynakládat.
- (85) Tato částka vyrovnávací platby byla určena na základě metodiky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE (viz 45. až 55. bod odůvodnění). Záruky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE se odrážejí v nové smlouvě o službách.
- (86) V souladu s čl. 4 odst. 2 smlouvy o službách byla roční vyrovnávací platba, která má být vyplacena společnosti Moby/Toremar, odhadnuta na 13 333 318 EUR. Avšak podle čl. 4 odst. 3 smlouvy o službách se vyrovnávací platba skutečně vyplacená společnosti Moby/Toremar stanoví na základě výsledku skutečně poskytnutých služeb (tj. cena za míli pro každou trasu) s přihlédnutím ke stávajícím rizikům (obchodním a průmyslovým) stanoveným ve smlouvě (např. snížení vyrovnávací platby v případě nesplnění povinnosti podniku provozovat spoje, penále v případě přerušení služeb atd.).
- (87) Smlouva o službách stanoví vyplácení vyrovnávací platby nepřekračující částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby (ekonomicko-finanční rovnováha). V případě odchylek od této smluvní rovnováhy stanoví článek 26 smlouvy o službách vyrovnávací mechanismus, který posuzuje všechny parametry spojené s výplatou vyrovnávací platby. Pokud se tedy v důsledku podstatné změny ⁽³³⁾ ekonomických parametrů, na nichž je založena, ukáže, že výše vyrovnávací platby nepostačuje k pokrytí všech nákladů vynaložených na poskytování služby, počítá nová smlouva o službách s přezkoumáním klíčových parametrů této vyrovnávací platby, a sice: i) systému jízdného; ii) úrovně nabízených veřejných služeb; iii) úrovně ročního cenového stropu a iv) kapitálových dotací na investice.
- (88) Podle čl. 4 odst. 4, 5 a 6 smlouvy o službách musí být vyrovnávací platba vyplacená provozovateli snížena o 80 % v případě přerušení služby z důvodu stávky zaměstnanců a o 30 % v případě nepředvídaných událostí; zatímco neposkytnutí služeb by pro provozovatele znamenalo zaplacení pokuty.
- (89) Podle článku 24 smlouvy o službách je provozovatel povinen zavést systém technického, hospodářského a manažerského dohledu, podle něhož se roční výkazy zisků a ztrát za služby poskytované na základě smlouvy o službách předkládají regionálním orgánům ke kontrole.

2.3.4. Přednost v přístavu

- (90) V čl. 19-ter odst. 21 zákona z roku 2009 se stanoví, že k zajištění územní kontinuity s ostrovy a s ohledem na závazky veřejné služby si společnosti bývalé skupiny Tirrenia včetně společnosti Toremar 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.

⁽³³⁾ V čl. 26 odst. 2 se stanoví: „Kladná nebo záporná odchylka v ekonomicko-finanční rovnováze provozování tras může být způsobena:

- a) neefektivností řízení;
- b) skutečností, že podnik nesprávně oznámí skutečně poskytnuté služby za účelem stanovení roční ceny;
- c) mimořádně nepříznivými tržními podmínkami, které nejsou závislé na podniku, což vede ke zhoršení provozních podmínek a následně k vyšším provozním nákladům nebo nižším příjmům z výběru jízdného způsobujícím negativní změnu provozních výnosů o více než 10 %;
- d) finančními změnami;
- e) změnami právních a jiných předpisů, kterými se stanoví nové podmínky pro služby, na něž se smlouva vztahuje;
- f) novými investicemi požadovanými regionem, které mají být provedeny z veřejných zdrojů podle článku 20;
- g) změnou systému jízdného v souladu s článkem 13;
- h) výjimečně příznivými tržními podmínkami, které vedou ke zvýšení provozních výnosů o více než 10 %;
- i) zvýšením jednotkových nákladů na zaměstnance v souvislosti s dodržováním vnitrostátní kolektivní smlouvy (contratto collettivo nazionale di lavoro, CCNL) a posílením vyjednávací pozice podniku, pokud jde o penzijní připojištění“ (neoficiální překlad Komise).

2.3.5. Opatření stanovená zákonem z roku 2010

- (91) Zákon z roku 2010 umožnil, aby společnosti bývalé skupiny Tirrenia dočasně používaly finanční prostředky, které již byly přislíbeny ⁽³⁴⁾ na vylepšení a modernizaci flotily, k uspokojení naléhavých potřeb likvidity. Společnosti bývalé skupiny Tirrenia, které této možnosti využily, však musely tyto vyhrazené finanční prostředky doplnit, aby mohly provést potřebnou modernizaci svých plavidel. Tato modernizace byla nezbytná ke splnění nových mezinárodních bezpečnostních norem zavedených v návaznosti na Stockholmskou úmluvu z roku 1996 ⁽³⁵⁾.
- (92) K financování modernizace celé skupiny Tirrenia byla konkrétně vyčleněna částka ve výši 23 750 000 EUR s využitím dvou úvěrových linek ⁽³⁶⁾. Z této částky bylo 1 617 300 EUR přiděleno společnosti Toremar, která tuto částku použila na posílení své flotily (viz 138. bod odůvodnění).
- (93) Článek 1 zákona 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 30. bod odůvodnění);
 - b) ustanovení čl. 19-ter nařízení s mocí zákona č. 135/2009, přeměněného s úpravami na zákon z roku 2009, se mění vložením odstavce 24 bis. Podle tohoto odstavce se osvobození od daně vztahuje na všechny úřední akty a úkony při provádění ustanovení odstavců 1 až 15 zákona z roku 2009. Tyto odstavce se týkají liberalizace odvětví námořní kabotáže prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia, včetně přípravné fáze, tj. převodu regionálních společností do příslušných regionů;
 - 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“) ⁽³⁷⁾ podle rozhodnutí výboru CIPE ⁽³⁸⁾.

2.4. Řízení o nesplnění povinnosti č. 2007/4609

- (94) Na základě dřívějších výměn mezi útvary Komise a Itálií 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.
- (95) Itálie poskytla podrobnou odpověď na žádost Komise ze dne 19. prosince 2008 dopisem ze dne 28. dubna 2009. V tomto dopise Itálie mimo jiné prohlásila, že:
- (1) prodloužení původních úmluv do 31. prosince 2009 bylo nezbytné k dosažení liberalizace odvětví námořní kabotáže v Itálii prostřednictvím privatizace skupiny Tirrenia;
 - (2) 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;

⁽³⁴⁾ 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 zákona z roku 2009.

⁽³⁵⁾ Tyto bezpečnostní normy byly následně podrobně uvedeny 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.

⁽³⁶⁾ Veškeré finanční prostředky (tj. 7 000 000 EUR) poskytnuté podle čl. 19-ter odst. 19 zákona z roku 2009, jakož i částka ve výši 16 750 000 EUR z finančních prostředků poskytnutých podle zákona č. 102/2009.

⁽³⁷⁾ Fond FAS je vnitrostátní fond, který podporuje provádění italské regionální politiky. Jeho prostředky jsou vyhrazeny především pro regiony určené jako takové Itálií.

⁽³⁸⁾ Úřední věstník Italské republiky č. 137 ze dne 16. června 2009.

- (3) 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 spojení 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 v rámci celé 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;
- (4) cíle racionalizace zahrnovaly: i) zachování potřebných spojů k zajištění územní kontinuity mezi ostrovy a regiony a ochranu práva na zdraví, studium a mobilitu; ii) racionalizaci spojů v případě, že soukromí provozovatelé zajišťovali stejné spoje ve stejném časovém období s podobnými zárukami týkajícími se kvality a kontinuity, a iii) racionalizaci spojů v letním období a vysokorychlostních prostředků zajišťujících výhradně přepravu osob;
- (5) ve svém dopise Itálie poskytla přehled tras provozovaných společnostmi skupiny Tirrenia v roce 2008 a omezeného počtu tras, které budou tyto společnosti provozovat v roce 2009. Podle Itálie budou poslední uvedené trasy tvořit základ nových úmluv, jež mají být uzavřeny s novými vlastníky společností skupiny Tirrenia.
- (96) Dne 21. prosince 2009 zaslal generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu Itálii 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 společností lodní dopravy, aby bylo zajištěno splnění kritéria nediskriminace mezi evropskými majiteli lodí podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ⁽³⁹⁾ (dále jen „nařízení o námořní kabotáži“).
- (97) Dne 29. ledna 2010 ⁽⁴⁰⁾ 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 ze Společenství. Podle čl. 4 odst. 3 zmíněného nařízení mohou stávající zakázky na veřejné služby zůstat v platnosti do uplynutí doby, na kterou byly uzavřeny. Komise však podotkla, že společnosti skupiny Tirrenia provozovaly služby námořní dopravy i po skončení platnosti příslušných zakázek na veřejné služby (původních úmluv). Platnost těchto úmluv měla konkrétně skončit na konci roku 2008, Itálie je však opakovaně prodlužovala. Komise proto Itálii vyzvala, aby v této souvislosti podala své připomínky.
- (98) Generální ředitel Komise odpovědný za energetiku a dopravu odpověděl na dopis Itálie ze dne 22. ledna 2010 rovněž dne 29. ledna 2010. Generální ředitel zdůraznil, že jeho odpověď se týká pouze dodržování nařízení o námořní kabotáži, a nikoli otázek státní podpory. V této souvislosti generální ředitel uvedl, že odůvodnění poskytnuté s ohledem na určité trasy postačuje k rozptýlení dříve vyslovených pochybností. Generální ředitel připomněl, že smlouvy o veřejných službách mohou zahrnovat pouze trasy, u nichž existuje selhání trhu.
- (99) Dne 29. března 2010 odpověděla Itálie na dopis Komise ze dne 29. ledna 2010. Ve své odpovědi Itálie mimo jiné uvedla, že v zadávacím řízení týkajícím se společnosti Toremar vyjádřilo zájem o účast v následujících fázích řízení jedenáct subjektů z dotčeného odvětví.
- (100) Dne 10. září 2010 během schůzky *ad hoc* informovala Itálie Komisi o tom, že se rovněž zpozdílo soutěžní řízení k zadání zakázky týkající se mimo jiné společnosti Toremar. Zákon č. 163 ze dne 1. října 2010 poté dále prodloužil původní úmluvy do ukončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar (viz také 30. bod odůvodnění).

⁽³⁹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992, o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž). Komise podotýká, že nařízení o námořní kabotáži nevyžaduje, aby členské státy privatizovaly své společnosti námořní dopravy, nýbrž pouze liberalizovaly tento konkrétní trh.

⁽⁴⁰⁾ Výzva byla přijata dne 28. ledna 2010, Itálii však byla oznámena teprve následující den.

- (101) S ohledem na tento vývoj zaslala Komise dne 24. listopadu 2010 doplňující výzvu, v níž uvedla, že:
- a) původní úmluva týkající se mimo jiné společnosti Toremar byla automaticky prodloužena bez jakéhokoli soutěžního řízení;
 - b) ačkoli se dotyčné smlouvy o veřejných službách uplatňují i nadále, neuskutečnilo se žádné soutěžní řízení mimo jiné pro společnost Toremar;
 - c) vyhrazuje si právo vydat v případě potřeby odůvodněné stanovisko (s přihlédnutím k případným připomínkám Itálie).
- (102) Dopisem ze dne 15. července 2016 informovala Itálie Komisi, že privatizace všech společností bývalé skupiny Tirrenia byla dokončena. Dne 8. prosince 2016 se Komise rozhodla řízení o nesplnění povinnosti ukončit.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ A ROZŠÍŘENÍ ŘÍZENÍ

3.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií

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

- (103) Ve svém rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že vymezení závazku veřejné služby není dostatečně jasné, a neumožňuje tudíž Komisi dospět s konečnou platností k závěru, zda obsahuje zjevné chyby. V té době Komise zejména neměla úplnou představu o skutečných závazcích uložených společnosti Toremar s ohledem na provozování dotyčných tras v porovnání se službami, jež na týchž trasách nabízejí konkurenti.
- (104) Komise zastávala předběžně názor, že je splněno druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark ⁽⁴¹⁾, 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).
- (105) Komise však dospěla k závěru, že třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark patrně není splněno a že provozovatelům mohla být za plnění úkolů veřejné služby poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba. Komise vyjádřila pochybnosti zejména ohledně toho, zda riziková přírážka ve výši 6,5 %, která se uplatňuje od roku 2010, odráží náležitou úroveň rizika, jelikož na první pohled se nezdá, že by společnost Toremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s poskytováním těchto služeb.
- (106) Komise rovněž dospěla předběžně k závěru, že není splněno čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, jelikož prodloužení původní úmluvy nebylo předmětem zadávacího řízení. Komise mimoto poznamenala, že neobdržela žádné důkazy dokládající tvrzení, že společnost Toremar skutečně poskytovala dotyčné služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek.
- (107) V rozhodnutí z roku 2011 proto Komise dospěla k předběžnému závěru, že vyrovnávací platba za poskytování veřejných služeb, která byla společnosti Toremar vyplacena v období 2009–2011, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Kromě toho měla Komise za to, že by se tato podpora měla pokládat za novou podporu.

3.1.2. Slučitelnost

- (108) 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 ⁽⁴²⁾ ani rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2005 ⁽⁴³⁾. Komise proto toto opatření posoudila přímo podle čl. 106 odst. 2 SFEU a vyjádřila pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny platné podmínky slučitelnosti.

⁽⁴¹⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

⁽⁴²⁾ 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).

⁽⁴³⁾ Rámec Společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (Úř. věst. C 297, 29.11.2005, s. 4).

- (109) 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 ⁽⁴⁴⁾ a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 ⁽⁴⁵⁾. 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.
- (110) Zákon z roku 2010 prodloužil platnost původní úmluvy od 30. září 2010 do konce procesu privatizace. Vyrovnávací platba, kterou společnost obdržela od 1. října 2010 až do její privatizace, by tak mohla být posuzována na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, který se podle bodu 69 vztahuje rovněž na podpory poskytnuté před 31. lednem 2012 (viz 84. a 85. bod odůvodnění).

3.2. Privatizace společnosti Toremar

- (111) V době přijetí rozhodnutí z roku 2012 měla Komise pochybnosti ohledně toho, zda zadávací řízení týkající se prodeje společnosti Toremar bylo dostatečně transparentní a bezpodmínečné, aby zajistilo prodej za tržní cenu.
- (112) V rozhodnutí z roku 2012 se Komise rovněž domnívala, že určité podmínky uložené v rámci privatizace mohly omezit počet uchazečů nebo ovlivnit kupní cenu. Komise zopakovala svou zavedenou praxi v případě prodeje aktiv podniků ve veřejném vlastnictví ze strany státu (nebo v daném případě prodeje přičitatelného státu): aspekty jiné než hospodářské povahy, které by soukromý prodávající nebral v úvahu, jako jsou důvody veřejného pořádku a požadavky v oblasti zaměstnanosti nebo regionálního rozvoje, naznačují existenci státní podpory, pokud potenciálnímu nabyvateli ukládají obtížné povinnosti, a mohou tudíž snížit kupní cenu.
- (113) Stejně tak na základě informací, které byly v dané fázi k dispozici, měla Komise za to, že takzvané *technické a finanční požadavky* stanovené v zadávacím řízení týkajícím se společnosti Toremar významně narušily průběh zadávacího řízení tím, že potenciální zájemce omezily na stávající společnosti lodní dopravy, jelikož v dané věci byl k prodeji nabídnut samotný podnik, kterému byla zakázka na veřejné služby zadána ⁽⁴⁶⁾.
- (114) Z výše uvedených důvodů dospěla Komise předběžně k závěru, že proces privatizace společnosti Toremar nebyl dostatečně transparentní a bezpodmínečný, aby sám o sobě zajistil prodej za tržní cenu. Komise proto nemohla v této fázi vyloučit poskytnutí hospodářské výhody nabyvateli.
- (115) Komise na základě informací, které měla k dispozici v okamžiku vydání svého rozhodnutí z roku 2012, dospěla také k závěru, že by případná podpora, která mohla být poskytnuta v procesu privatizace, byla neslučitelná.

3.3. Nová smlouva o službách mezi regionem Toskánsko a společností Moby/Toremar

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

- (116) V rozhodnutích z roku 2011 a 2012 dospěla Komise předběžně k závěru, že vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Toremar (a jejímu nabyvateli, společnosti Moby) nesplňuje kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a proto představuje podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise dospěla k tomuto závěru vzhledem k tomu, že: i) přinejmenším na určitých trasách provozovaných společností Toremar byli přítomni konkurenti, kteří zjevně poskytovali obdobné služby, a nebyly předloženy dostačující informace, které by Komisi umožnily určit, zda služba obecného hospodářského zájmu odráží skutečnou potřebu veřejné služby, kterou nemohou uspokojit pouze tržní síly; ii) výpočet vyrovnávací platby podle rozhodnutí výboru CIPE zjevně vedl k tomu, že provozovateli byla za

⁽⁴⁴⁾ 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).

⁽⁴⁵⁾ Sdělení Komise: rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby.

⁽⁴⁶⁾ Výzva k podání nabídek požadovala, aby účastníci prokázali, že v období od 30. listopadu 2006 do 30. listopadu 2009 poskytl námořní služby v objemu nejméně 450 000 námořních mil a že v posledních třech účetních obdobích vykázali obrát v námořní dopravě ve výši nejméně 150 milionů EUR, z čehož nejméně 75 milionů EUR pocházelo z provozování služeb námořní přepravy cestujících.

poskytování veřejné služby poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba, a to z týchž důvodů, jaké byly uvedeny v rozhodnutí z roku 2011, a iii) čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark zjevně nebylo dodrženo, jelikož veřejná služba byla zadána pod podmínkou, že úspěšný uchazeč nabude celou společnost Toremar. Komise zastávala předběžně názor, že pokud by smlouva o veřejných službách byla předmětem zadávacího řízení bez povinnosti nabytí, znamenalo by to nižší náklady pro územně správní celek.

3.3.2. Slučitelnost

- (117) Pokud jde o slučitelnost vyrovnávací platby pro společnost Toremar, Komise uvedla, že na základě informací poskytnutých Itálií se rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nezdá být použitelné na dotčenou smlouvu o službách z důvodu dlouhé doby pověření (dvanáct let). V každém případě se Komise v této fázi nemohla vyjádřit k použití rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011, neboť podepsaná smlouva nebyla v té době ještě předložena. Komise neobdržela žádné informace (např. o počtu přepravených cestujících během dvou účetních období předcházejících pověření), které by jí umožnily přezkoumat zbývající podmínky slučitelnosti stanovené v rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise tedy posoudila podporu na základě rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, dospěla však k závěru, že má pochybnosti ohledně toho, zda jsou splněny podmínky slučitelnosti stanovené ve zmíněném rámci, a vyzvala Itálii, aby slučitelnost prokázala.

3.4. Přednost v přístavu

- (118) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že jelikož přednost v přístavu není zpoplatněna, představuje regulativní výhodu, která nezahrnuje převod státních prostředků, a nelze ji proto považovat za státní podporu. Alternativně měla Komise za to, že pokud by byla přednost v přístavu zpoplatněna, nevedlo by to v případě, že společnost Toremar 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. Komise však vyzvala Itálii a třetí strany aby v této souvislosti poskytl bližší informace.
- (119) Jelikož měla Komise pochybnosti ohledně oprávněnosti úkolů služby obecného hospodářského zájmu, nemohla dospět k závěru v otázce slučitelnosti opatření pro případ, že by se jednalo o podporu.

3.5. Opatření stanovená zákonem z roku 2010

- (120) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že všechna opatření stanovená zákonem z roku 2010 představují státní podporu ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Toremar. Jednalo se o: 1) možné využití finančních prostředků určených na modernizaci plavidel pro účely likvidity; 2) osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace a 3) možné využití prostředků z fondu FAS. Komise Itálii vyzvala, aby objasnila, zda a jak bylo každé z těchto opatření nezbytné k poskytování veřejné služby.
- (121) Komise také předběžně dospěla k závěru, že tato opatření pravděpodobně představují provozní podporu snižující náklady, které by společnost Toremar 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

4.1. K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí

- (122) Itálie poskytla seznam tras (podložených příslušnou právní dokumentací) provozovaných společností Toremar, na něž se vztahují závazky veřejné služby, včetně sezonní četnosti a jízdních řádů, konkurenčního prostředí a důvodů vedoucích k uložení závazků veřejné služby.
- (123) Pokud jde o existenci skutečné služby obecného hospodářského zájmu, Itálie poznamenává, že výše uvedené závazky veřejné služby byly stanoveny za účelem zachování územní kontinuity a spojení mezi pevninou a ostrovy. Tato služba přispívá také k hospodářskému rozvoji ostrovů a k usnadnění intermodální dopravy a současně zaručuje naplnění základních potřeb mobility komunit na ostrovech v průběhu celého roku a zajišťuje dodržování ústavního práva na územní kontinuitu.

- (124) Pokud jde o konkurenční prostředí, Itálie poskytla informace, z nichž vyplývá, že společnost Toremar je jediným provozovatelem, který obsluhuje většinu tras po celý rok. Ačkoli v průběhu let existovala určitá hospodářská soutěž, zejména na trase Piombino – Portoferraio ([linka A2](#)) za účasti společnosti Moby, Itálie se domnívá, že službu nabízenou společností Toremar nelze nahradit a že záruky územní kontinuity nebylo možné dosáhnout pouze tržními silami.

4.2. K privatizaci společnosti Toremar

4.2.1. K prodejní ceně společnosti Toremar

- (125) Podle Itálie privatizace společnosti Toremar zahrnovala převod celého základního kapitálu společnosti prostřednictvím veřejného zadávacího řízení zahájeného regionem Toskánsko. Toto řízení zahrnovalo rovněž souběžné zadání veřejných služeb námořní dopravy v rámci Toskánských ostrovů na dobu dvanácti let za účelem zachování územní kontinuity.
- (126) Region Toskánsko zadal provedení posouzení nezávislými odborníky (viz 67. a 68. bod odůvodnění) za účelem posouzení právních a ekonomických otázek prodeje společnosti Toremar. Podle Itálie toto posouzení (zpráva společnosti Fidi) jasně a výstižně vymezuje postupy pro určení tržní hodnoty základního kapitálu společnosti Toremar.

4.2.2. K transparentnímu a nediskriminačnímu charakteru řízení

- (127) Itálie zdůrazňuje, že řízení probíhala v souladu s právními zásadami transparentnosti a nediskriminace. Tvrdila, že všech jedenáct stran, které vyjádřily zájem, obdrželo nezbytné informace, aby mohly předložit svou nabídku, a to přístupem do datové místnosti, v níž byla zpřístupněna veškerá dokumentace. Itálie rovněž uvádí, že v této fázi řízení nevykonávala žádnou kontrolu nad potenciálními uchazeči, neboť odpovědi na výzvu k vyjádření zájmu nebyly závazné. Strany účastníci se soutěžního řízení měly rovněž právo klást veřejnému zadavateli otázky a obdržet od něj odpovědi.
- (128) Pokud jde o pochybnosti Komise ohledně technických a finančních požadavků kladených na uchazeče v souvislosti s účastí v zadávacím řízení, Itálie tvrdí, že tyto požadavky nejsou diskriminační, ale jsou založeny na potřebě vybrat provozovatele schopného poskytnout specifické know-how s ohledem na kvantitativní a kvalitativní vývoj požadovaných veřejných služeb. To platí tím spíše v případě nabídky, jako je ta, která je předmětem tohoto řízení, v němž byl prodej společnosti Toremar spojen s uzavřením nové smlouvy o veřejných službách ⁽⁴⁷⁾. Podle Itálie není přítomnost technických a finančních požadavků v nabídce v rozporu s maximálním otevřením zadávacího řízení všem potenciálním uchazečům, ale je přímým a nezbytným důsledkem této zvláštní struktury zadávacího řízení.
- (129) Pokud jde konkrétně o převedená aktiva a povinnost zachovat úroveň zaměstnanosti, Itálie zdůrazňuje, že prodej společnosti Toremar nezahrnoval žádnou povinnost týkající se úrovně zaměstnanosti.

4.3. K souladu prodloužení původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark

- (130) Itálie tvrdí, že čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark jsou splněna jak ve vztahu k období 2009–2011, tak ve vztahu k období 2012–2024, a to z těchto důvodů:
- společnost Toremar byla skutečně pověřena plněním závazků veřejné služby. Prodloužení původní úmluvy, jakož i nová smlouva o veřejných službách jasně stanoví povinnosti týkající se obsluhovaných tras, jízdního řádu, četnosti spojů, kvality používaných plavidel a kvality služeb obecně, povinnosti týkající se jízdného ve vztahu k obsluhovaným přístavům a povinnosti týkající se práv cestujících v souladu s právem Unie. Itálie se proto domnívá, že závazky veřejné služby jsou jasně vymezené a že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno,

⁽⁴⁷⁾ Itálie v tomto ohledu odkazuje na dopis Komise D(2009) 75213 (GŘ pro energetiku a dopravu) ze dne 21. prosince 2009 (viz 96. bod odůvodnění).

- parametry, na jejichž základě byla vyrovnávací platba vypočtena, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem; tyto parametry jsou podrobně popsány v rozhodnutí výboru CIPE, které se vztahuje na vyrovnávací platbu poskytovanou od roku 2010, a byly použity i v nové smlouvě o veřejných službách (a jejích přílohách). Itálie se proto domnívá, že tyto parametry byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem a že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno,
- pokud jde o třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, vyrovnávací platba jak v rámci prodloužení původní úmluvy, tak v nové smlouvě o veřejných službách nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby. To vyplývá z výkazu zisků a ztrát společnosti, který vykazuje ztrátu ve výši 372 008 EUR za tříleté období 2009–2011 a ztrátu ve výši 353 960 EUR za pětileté období 2012–2016. Kromě toho byla v důsledku vyrovnávacího mechanismu zavedeného v článku 26 nové smlouvy o veřejných službách přijata opatření, která mají zaručit, aby případné odchylky byly opraveny, a tím se zamezilo nadměrné vyrovnávací platbě,
- Itálie se domnívá, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je rovněž splněno. Ve dvouletém období 2010–2011 region Toskánsko sledoval efektivitu společnosti, zatímco během období, na které se vztahuje nová smlouva o veřejných službách, byl výběr podniku pověřeného plněním závazků veřejné služby proveden prostřednictvím zadávacího řízení v souladu s právními předpisy Unie.

4.4. K míře návratnosti ve výši 9,95 % použité pro rok 2010 a k rizikové přírážce ve výši 6,5 % stanovené v rozhodnutí výboru CIPE s platností od roku 2010

- (131) V rozhodnutí z roku 2011 bylo uvedeno, že míra návratnosti investovaného kapitálu pro rok 2010 byla stanovena na 9,95 % před zdaněním. Itálie byla vyzvána, aby toto tvrzení odůvodnila, neboť rozhodnutí výboru CIPE předpokládá, že ke stanovení návratnosti kapitálu bude použita riziková přírážka ve výši 6,5 % pomocí vzorce váženého průměru nákladů kapitálu (WACC) (viz 46. bod odůvodnění).
- (132) Itálie tvrdí, že odkaz na sazbu ve výši 9,95 % se týká návrhu nových úmluv/nových smluv o veřejných službách, které byly předmětem zadávacího řízení se samotnými společnostmi a které byly podepsány s nabyvateli při dokončení privatizace každé ze společností skupiny Tirrenia (viz 27. bod odůvodnění).
- (133) Itálie rovněž poukazuje na to, že jelikož se na výši vyrovnávací platby nabídky (tj. základ pro výzvu k předložení nabídek) vztahoval strop stanovený zákonem z roku 2009 ⁽⁴⁸⁾, bylo skutečně rozhodnuto o zjednodušení výpočtu vyrovnávací platby uplatněním paušální míry návratnosti kapitálu. Konkrétně pro období prodloužení původní úmluvy (tj. v letech 2010–2011) byla paušální míra návratnosti kapitálu ve skutečnosti vypočtena na 6,9 %. Od roku 2012 se v rámci nové smlouvy o veřejných službách uzavřené se společností Moby/Toremar jako paušální míra návratnosti kapitálu uplatňovala sazba ve výši 6,5 %. Itálie tvrdila, že tato paušální míra návratnosti kapitálu je však přiměřená dotčeným rizikům a že v každém případě je tato hodnota nižší než 9,95 % původně oznámených Komisi.
- (134) Itálie rovněž vysvětluje, že použití úplné metodiky stanovené v rozhodnutí výboru CIPE mohlo vést k návratnosti kapitálu vyšší než 6,5 %. Z tohoto důvodu se Itálie domnívá, že její zjednodušený přístup je konzervativní a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby společnosti Moby/Toremar, než jaká byla stanovena podle rozhodnutí výboru CIPE.

4.5. K přednosti v přístavu

- (135) Itálie odkazuje na čl. 19-ter odst. 21 zákona z roku 2009, který společnost Toremar opravňuje k tomu, aby si ponechala kotviště, která jí byla již přidělena, jakož i přednost při přidělování nových slotů v souladu s vnitrostátními právními předpisy (viz 90. bod odůvodnění).
- (136) Itálie zdůrazňuje, že přednost v přístavu neměla za následek žádnou ztrátu státních prostředků. Podle Itálie platí všichni provozovatelé trajektové dopravy přístavním orgánům řádné poplatky za kotviště. Itálie také tvrdí, že se tato přednost v přístavu vztahovala pouze na trasy v rámci veřejné služby a že společnost Toremar a posléze společnost Moby/Toremar neplatily a neplatí za tuto přednost žádný dodatečný poplatek, jelikož by jim přístavy poskytly pro kotvení sloty první volby i v případě, že by neexistovala formální přednost v přístavu, z důvodu jejich poslání veřejné služby.

⁽⁴⁸⁾ Podle Itálie je výše vyrovnávací platby, na kterou se vztahuje zadávací řízení, omezena pouze pro účely hodnocení nabídek a nestanoví žádné omezení pro vyrovnávací platbu skutečně vyplacenou během trvání smlouvy.

- (137) Itálie tvrdí, že přednost v přístavu neposkytla společností bývalé skupiny Tirrenia včetně společnosti Toremar a jejího nabyvatele, společnosti Moby, žádnou významnou výhodu. Italské orgány zejména tvrdí, že se v praxi přednost v přístavu uplatňuje pouze ve velmi omezených případech. Velikost většiny přístavů a předběžné naplánování příjezdů a odjezdů zajišťuje, že za normálních okolností – vyjma případných zpoždění nebo mimořádných povětrnostních podmínek – nedochází při využívání konkrétních kotvišť jednotlivými provozovateli k překrývání. Jelikož společnosti Toremar a Moby provozují své služby celoročně (na rozdíl např. od provozovatelů poskytujících služby pouze v hlavní sezóně), je přirozené, že by jim přístavy přidělily pro kotvení sloty první volby i v případě neexistující formální přednosti v přístavu. Z těchto důvodů se Itálie domnívá, že přednost v přístavu nemohla poskytnout společností Toremar a Moby žádnou významnou výhodu.

4.6. K opatřením stanoveným zákonem z roku 2010

- (138) Pokud jde o opatření stanovená zákonem z roku 2010 (viz 91. a 93. bod odůvodnění), Itálie tvrdí, že společnosti Toremar byly přiděleny finanční prostředky již vyčleněné zákonem č. 102/2009 a že je společnost skutečně použila k původně zamýšlenému účelu. Společnost Toremar konkrétně použila částku 1 617 300 EUR na modernizaci své flotily tak, aby splňovala mezinárodní bezpečnostní normy (tj. 808 650 EUR na modernizaci plavidla Aethalia a 808 650 EUR na modernizaci plavidla Liburna). Itálie rovněž tvrdí, že tyto prostředky nebyly použity pro účely likvidity.
- (139) Co se týká osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace, Itálie tvrdila, že pokud jde o daň z příjmu právnických osob, opatření se neuplatnilo, neboť se převod společností Caremar, Saremar a Toremar na regiony uskutečnil bezplatně. Jelikož nebylo poskytnuto žádné protiplnění, nepoužije se ustanovení čl. 86 odst. 1 písm. a) konsolidovaného zákona o daních z příjmu pro případ úplatného převodu aktiv. Pokud jde o DPH, Itálie uvádí, že převody společností Caremar, Saremar a Toremar představují transakce, které jsou osvobozeny od DPH podle čl. 10 odst. 1 bodu 4 nařízení prezidenta republiky č. 633 ze dne 26. října 1972. Pokud jde o jiné nepřímé daně než DPH, Itálie zdůrazňuje, že účelem osvobození stanoveného v zákoně z roku 2010 bylo administrativní zjednodušení. Z daňového hlediska lze jeho 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).
- (140) Pokud jde o prostředky z fondu FAS, Itálie tvrdí, že společnost Toremar nezískala žádnou výhodu; Itálie rovněž objasnila, že prostředky z fondu FAS nebyly použity k poskytnutí dodatečné vyrovnávací platby společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Toremar. Uvedené prostředky byly naopak poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společností 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 Itálie objasnila, že podle článku 26 nařízení s mocí zákona č. 185/2008 bylo 65 milionů EUR za každý rok v letech 2009, 2010 a 2011 přiděleno skupině Tirrenia 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 společností bývalé skupiny Tirrenia (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar a Saremar). Toto opatření se proto týkalo pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby.

4.7. K souladu prodloužení původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s rozhodnutím o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011

- (141) Ačkoli Itálie dospěla k závěru, že vyrovnávací platba za veřejnou službu vyplácená společností Toremar podle nové smlouvy o veřejných službách 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.
- (142) Itálie ve své odpovědi uvedla průměrný roční objem přepravy v období 2010–2016 vycházející ze souhrnu všech tras. Na tomto základě poskytla Itálie údaje o přepravě cestujících, aby prokázala, že prahová hodnota 300 000 cestujících stanovená v čl. 2 odst. 1 písm. d) rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 nebyla překročena na žádné z tras provozovaných společností Toremar do konce roku 2011 a společností Moby/Toremar od roku 2012.

4.8. K souladu původní úmluvy a nové smlouvy o veřejných službách s rámcem pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011

- (143) Itálie rovněž tvrdila, že společnosti Moby/Toremar nebyla poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba a že podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 jsou splněny.
- (144) Za účelem odůvodnění výše uvedených skutečností předložila Itálie informace dokládající výši návratnosti investovaného kapitálu za období 2010–2017 a metodiku použitou k ověření, že nebyla poskytnuta nadměrná vyrovnávací platba za služby poskytované společnostmi Toremar a Moby/Toremar, jakož i informace dokládající náklady a příjmy pro každou z tras za období 2010–2017 a dobu odpisu flotily za období 2009–2017 ⁽⁴⁹⁾.
- (145) Kromě toho Itálie vysvětlila, že společnost Toremar (a Moby/Toremar) neprovozovala v období od roku 2009 až do dodnes žádnou komerční činnost.

5. PŘIPOMÍNKY PŘEDLOŽENÉ SPOLEČNOSTÍ MOBY/TOREMAR

5.1. K závazkům veřejné služby a konkurenčnímu prostředí

- (146) Společnost Moby/Toremar tvrdí, že nová smlouva o veřejných službách a její přílohy konkrétně vymezují závazky veřejné služby týkající se dotčených námořních tras. Tyto závazky se týkají mimo jiné kvality a vlastností služby (cesty, které mají být uskutečňovány, jízdní řády, podmínky poskytování služeb) a platných sazeb jízdného.
- (147) V reakci na tvrzení stěžovatele týkající se vytvoření monopolu na trase Piombino – ostrov Elba v návaznosti na fúzi společností Toremar a Moby tyto dvě společnosti zdůrazňují, že cílem povolení uděleného pro tuto fúzi vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž rozhodnutím č. 22622 ze dne 19. července 2011 s výhradou dodržení určitých podmínek bylo právě zajistit existenci hospodářské soutěže na této trase.
- (148) Společnost Moby/Toremar dále tvrdí, že dotčené trasy by nemohly být obsluhovány bez veřejné podpory a že samotný trh by nebyl schopen poskytovat služby v souladu s minimálními požadavky veřejné zakázky.

5.2. K privatizaci společnosti Toremar

5.2.1. K ceně zaplacené za akcie společnosti Toremar

- (149) Společnost Moby/Toremar tvrdí, že privatizace společnosti Toremar nezahrnuje prvky státní podpory, jelikož dohodnutá cena byla ověřena nezávislým odhadcem.

5.2.2. K transparentní a nediskriminační povaze řízení a ke spojení aktiv společnosti Toremar s novou smlouvou o veřejných službách

- (150) V reakci na předběžné stanovisko Komise uvedené v rozhodnutí z roku 2012, podle kterého mohly technické a finanční požadavky nabídky omezit počet konkurentů, jež mohli mít o podání nabídky potenciálně zájem, společnost Moby/Toremar tvrdí, že tyto požadavky byly skutečně nezbytné vzhledem ke zvláštní struktuře společnosti Toremar vycházející z toho, že společnost byla součástí skupiny Tirrenia.
- (151) Podle společnosti Moby/Toremar neměla společnost Toremar všechny struktury nezbytné k tomu, aby mohla sama zajistit požadované námořní služby, a v minulosti vždy využívala služeb skupiny Tirrenia, zejména služeb obchodní povahy (např. koordinace činností přístavních pokladen pro prodej jízdenek, telefonní a komunikační asistenční střediska), technické povahy (např. správa informačních systémů) a některých specializovanějších služeb (např. řízení nabídky).
- (152) Společnost Moby/Toremar proto tvrdí, že zadávací řízení tak, jak bylo koncipováno, nelze považovat za diskriminační a že žádost regionu Toskánsko, aby nabyvatel společnosti Toremar již působil v odvětví námořní osobní dopravy, je motivována důvody průmyslové politiky směřujícími k zajištění kontinuity služby.

⁽⁴⁹⁾ Viz další analýza uvedená v oddíle 6.3.1.

- (153) Společnost Moby/Toremar tvrdí, že pokud by zakázka na služby musela být zadána bez prodeje společnosti Toremar, společnost Toremar by neměla žádný důvod pokračovat v činnosti a vzhledem ke specifčnosti flotily by nebylo snadné ji na trhu dále prodat. Kromě toho by podle zúčastněných stran region Toskánsko musel pravděpodobně platit vyšší vyrovnávací platbu za služby, neboť provozovatel by se musel vybavit potřebnými plavidly a personálem. Kromě toho by region Toskánsko musel nést náklady na likvidaci flotily společnosti Toremar a na správu a likvidaci společnosti. Spojení aktiv společnosti Toremar s novou smlouvou o veřejných službách proto minimalizuje náklady na státní zásah.
- (154) V neposlední řadě v reakci na tvrzení stěžovatele, že zadávací řízení poskytlo společnosti Moby výhodu, společnost Moby/Toremar odkazuje na vnitrostátní řízení (viz oddíl 2.3.2.3), které potvrdilo výsledek zadávacího řízení týkajícího se privatizace společnosti Toremar a zadání zakázky na služby.

5.3. K souladu nové smlouvy o veřejných službách s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark

- (155) Společnost Moby/Toremar tvrdí, že nová smlouva o veřejných službách splňuje všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark.
- (156) Podle stran jsou závazky veřejné služby jasně definovány a parametry vyrovnávací platby jsou předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem. Kromě toho na základě mechanismu zadávání zakázek na služby (holandská aukce) a zavedeného systému sledování, na jehož základě společnost Toremar obdrží vyrovnávací platbu pouze za skutečně provedené činnosti, tato vyrovnávací platba nepřekračuje částku, která je nezbytná k pokrytí nákladů na plnění závazků veřejné služby.
- (157) V neposlední řadě společnost Moby/Toremar tvrdí, že výběr podniku pověřeného plněním závazků veřejné služby byl proveden prostřednictvím zadávacího řízení v souladu s právem Unie.

5.4. K prodloužení původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií

- (158) Společnost Moby/Toremar se odvolává na rozhodnutí Komise 2005/163/ES (dále jen „rozhodnutí z roku 2004“), kterým Komise prohlásila vyrovnávací platbu, kterou Itálie poskytovala ostatním společnostem skupiny Tirrenia kromě společnosti Tirrenia, za částečně slučitelnou s vnitřním trhem, částečně slučitelnou s výhradou dodržení řady závazků Itálie a částečně neslučitelnou s vnitřním trhem.
- (159) Oba podniky tvrdí, že na základě tohoto rozhodnutí Komise potvrdila slučitelnost původní úmluvy až do konce její platnosti na konci roku 2008 a že její prodloužení pro období 2009 až 2011 představuje pouze pokračování slučitelného opatření, tedy existujícího opatření podpory. Toto prodloužení nezahrnuje žádné podstatné změny a bylo nezbytné pro organizaci procesu privatizace společností náležejících do skupiny Tirrenia.
- (160) Společnost Moby/Toremar dále tvrdí, že i kdyby Komise měla za to, že společnost Toremar v minulosti obdržela státní podpory prodloužením původní úmluvy, bylo by to v rozporu se skutečností, že společnost Toremar byla prodána v rámci veřejného zadávacího řízení, tj. za tržních podmínek, společnosti Moby za cenu, která zahrnovala mimo jiné posouzení tohoto prvku podpory. Prodloužení platnosti původní úmluvy z tohoto důvodu není pro konstatování existence státní podpory relevantní, a to i na základě ustálené judikatury⁽⁵⁰⁾.

⁽⁵⁰⁾ Strany na podporu svých argumentů odkazují na tyto rozsudky: rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2001, Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; rozsudek Soudního dvora ze dne 24. září 2002, Falck, spojené věci C-74/00P a C-75/00P, ECLI:EU:C:2002:524, a rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, Německo v. Komise, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. POSOUZENÍ

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

- (161) 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“.
- (162) Musí být současně splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Z toho vyplývá, že oznámená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU pouze v případě, že jsou splněny všechny výše uvedené podmínky. Zejména by finanční podpora musela:
- 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 a
 - d) ovlivnit obchod mezi členskými státy.
- (163) 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 Toremar a jejím nabyvatelem, společností Moby. Toto opatření proto bude posouzeno společně s vyrovnávací platbou za závazek veřejné služby poskytovanou těmito společnostmi (viz oddíly 6.1.1 a 6.1.2).
- (164) Komise rovněž poznamenává, že nová smlouva o veřejných službách mezi Itálií a společnostmi Moby/Toremar by měla být posouzena společně s privatizací společnosti Toremar. Toto společné posouzení je vhodné, neboť Itálie v podstatě koncipovala novou smlouvu o veřejných službách tak, aby úspěšný uchazeč musel nabýt celý základní kapitál společnosti Toremar za účelem plnění závazků veřejné služby stanovených v uvedené smlouvě o veřejných službách.

6.1.1. Prodloužení platnosti původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií

6.1.1.1. Státní prostředky

- (165) Společnost Toremar byla Itálií pověřena provozováním námořních tras podrobně popsanych v původní úmluvě, která byla prodloužena. Původní úmluva byla uzavřena státem a výsledná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby pro společnost Toremar je vyplácena státem z jeho rozpočtu. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby vyplácená společnosti Toremar je proto přičitatelná státu a je poskytována ze státních prostředků.
- (166) Komise bere na vědomí, že podle Itálie platí všichni provozovatelé trajektové dopravy za kotvení příslušným přístavním orgánům řádné poplatky, společnost Toremar však neuhradila 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 jelikož tak neučinila, přišla o státní příjmy. Jelikož je přednost v přístavu dána zákonem (viz 90. bod odůvodnění), lze ji přičíst státu.

6.1.1.2. Selektivita

- (167) 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 Toremar, a je tudíž selektivní. Jelikož přednost v přístavu byla přiznána pouze společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Toremar), je rovněž selektivní.

6.1.1.3. Hospodářská výhoda

- (168) Komise připomíná, že vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplácené určité společnosti nepředstavují za určitých přesně vymezených podmínek hospodářskou výhodu.

- (169) V rozsudku ve věci Altmark ⁽⁵¹⁾ 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.
- (170) Soudní dvůr však také objasnil, že aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora, musí být splněna všechna čtyři kumulativní kritéria (dále jen „kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark“), která jsou shrnuta níže:
- podnik–příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasné definovány (dále jen „první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark“),
 - 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“),
 - 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“),
 - 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“).
- (171) 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“) ⁽⁵²⁾.
- (172) Jelikož musí být současně splněna všechna kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, nesplnění jednoho z těchto kritérií vede Komisi k závěru, že posuzované opatření poskytuje příjemci hospodářskou výhodu. Komise především posoudí splnění čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark.
- (173) 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 v 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.
- (174) U žádného prodloužení původní úmluvy v období od 1. ledna 2009 do 1. ledna 2012 nebyla společnost Toremar 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.
- (175) Itálie mimoto neposkytla Komisi žádné údaje o tom, 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 zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností. Tvrzení Itálie, že v období 2010–2011 region Toskánsko sledoval správně řízení společnosti Toremar, nepostačuje ke splnění tohoto kritéria, neboť neprokazuje, zda náklady, které společnost Toremar skutečně vynaložila při plnění svého závazku veřejné služby, byly v souladu s náklady průměrného a správně řízeného podniku přiměřeně vybaveného dopravními prostředky.
- (176) Komise tedy vyvozuje závěr, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark nebylo v daném případě splněno.

⁽⁵¹⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:T:2003:415.

⁽⁵²⁾ Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

- (177) 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 Toremar hospodářskou výhodu.
- (178) 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⁽⁵³⁾. Společnost Toremar však za přednost v přístavu neplatí žádný poplatek (viz 136. 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. díky tomu, že určité časy mohou přilákat větší 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 projevíly pouze v omezených případech nebo byly relativně malé, může přednost v přístavu pro společnost Toremar přesto představovat hospodářskou výhodu.

6.1.1.4. Vliv na hospodářskou soutěž a obchod

- (179) 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⁽⁵⁴⁾. Postačuje, aby příjemce podpory soutěžil s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřené hospodářské soutěži⁽⁵⁵⁾.
- (180) V daném případě soutěží příjemce s ostatními podniky poskytujícími služby námořní dopravy v Unii, zejména od okamžiku, kdy vstoupila v platnost nařízení Rady (EHS) č. 4055/86⁽⁵⁶⁾ a nařízení o námořní kabotáži, jež liberalizovala trh mezinárodní námořní dopravy resp. námořní kabotáž. Skutečnost, že na některých trasách byla společnost Toremar v té době jediným provozovatelem, neznamená, že jiní (mezinárodní) provozovatelé nemohli mít zájem nabízet podobné služby námořní dopravy. 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.

6.1.1.5. Závěr

- (181) 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 prodloužování původní úmluvy i přednost v přístavu v případě tras v rámci veřejné služby představují státní podporu pro společnost Toremar.

6.1.1.6. Nová nebo existující podpora

- (182) Komise především uvádí, že vyrovnávací platba vyplácená společnosti Toremar za plnění závazků veřejné služby do konce roku 2008 nebude v tomto rozhodnutí posuzována. Posouzení této vyrovnávací platby a toho, zda ji lze považovat za existující podporu podle čl. 4 odst. 3 nařízení o námořní kabotáži, bude předmětem samostatného rozhodnutí Komise⁽⁵⁷⁾.
- (183) Podle čl. 1 písm. c) nařízení Rady (EU) 2015/1589⁽⁵⁸⁾ se „novou podporou“ rozumí „každá podpora, což znamená režimy podpory a jednotlivá podpora, která není existující podporou, včetně změn existující podpory“. Kromě toho podle čl. 108 odst. 3 SFEU se 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⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵³⁾ 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 (265. bod odůvodnění).

⁽⁵⁴⁾ 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.

⁽⁵⁵⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁵⁶⁾ 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).

⁽⁵⁷⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia).

⁽⁵⁸⁾ 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).

⁽⁵⁹⁾ 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.

V souladu se stanoviskem soudů Unie ⁽⁶⁰⁾ se Komise domnívá, že změna (tj. prodloužení) doby trvání režimu podpor s jednoznačně stanoveným datem ukončení platnosti (tj. 31. prosinec 2008) postačuje k tomu, aby se jednalo o novou podporu bez ohledu na to, zda se změnily ostatní charakteristiky opatření, či nikoli.

- (184) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že bez ohledu na to, zda se vyrovnávací platba poskytovaná společnosti Toremar do konce roku 2008 považuje za existující podporu ⁽⁶¹⁾, je třeba vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby vyplácenou na základě prodloužení původní úmluvy pokládat za novou podporu. Tento závěr platí i pro přednost v přístavu.

6.1.2. Zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené se společností Toremar společnosti Moby/Toremar

- (185) Aby mohla Komise určit, zda zadání nové smlouvy o veřejných službách spojené se společností Toremar představuje výhodu pro společnost Moby/Toremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí ověřit splnění kritérií stanovených v rozsudku ve věci Altmark (viz 170. bod odůvodnění).

6.1.2.1. První kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (186) 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 ⁽⁶²⁾. 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.“

- (187) 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.

- (188) V oblasti 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“) ⁽⁶³⁾.

- (189) 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 společností 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.“

⁽⁶⁰⁾ 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.

⁽⁶¹⁾ Rozhodnutí Komise (EU) 2020/1411 ze dne 2. března 2020 o státní podpoře č. C 64/99 (ex NN 68/99) poskytované Itálií námořním společností Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar a Toremar (skupina Tirrenia).

⁽⁶²⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. února 2008, BUPA a další v. Komise, T- 289/03, Sb. rozh. 2008, s. II-00081, ECLI:EU:T:2008:29, bod 96. Viz také stanovisko generálního advokáta Tizzana ve věci C-53/00, Ferring (Sb. rozh. 2001, s. I-9069), a stanovisko generálního advokáta Jacobse ve věci C-126/01, GEMO (Sb. rozh. 2003, s. I-13769).

⁽⁶³⁾ Sdělení Komise K(2004) 43, Pokyny Společenství pro státní podporu v námořní dopravě (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3).

- (190) V čl. 2 odst. 3 téhož nařízení se stanoví, že zakázka na veřejné služby zahrnuje: 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.
- (191) 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.
- (192) 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 ⁽⁶⁴⁾. Sdělení o výkladu nařízení o námořní kabotáži ⁽⁶⁵⁾ 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 lodí sledující vlastní obchodní zájmy nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.
- (193) V souladu s judikaturou ⁽⁶⁶⁾ a za účelem posouzení, zda je splněno první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark, provede Komise třístupňové posouzení, aby ověřila existenci skutečné potřeby veřejné služby (první a druhá fáze), jakož i její nezbytnost a přiměřenost (třetí fáze). Komise prověří:
- (1) zda existovala **poptávka uživatelů**;
 - (2) zda v případě neexistující povinnosti uložené orgány veřejné správy nemohly tuto poptávku uspokojit účastníci trhu (**existence selhání trhu**);
 - (3) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (**méně narušující přístup**).
- (1) Poptávka uživatelů
- (194) V projednávané věci byla společnost Toremar pověřena poskytováním kombinovaných služeb (přeprava cestujících a vozidel) na několika linkách uvedených v tabulce 3. Závazky veřejné služby společnosti Toremar se týkaly obsluhovaných přístavů, typu a kapacity plavidel přidělených námořním spojením provozovaným v rámci režimu veřejné služby, četnosti služeb a maximálních sazeb, které mají být použity.
- (195) Jak je vysvětleno ve 123. bodě odůvodnění, Itálie uložila závazky veřejné služby stanovené v nové úmluvě zejména s cílem: i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotčených ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise se domnívá, že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu.
- (196) Z historického hlediska nebylo cílů sledovaných Itálií dosaženo pouze prostřednictvím vzájemného působení tržních sil. Přiměřenost těchto služeb byla tradičně zajištěna prostřednictvím závazků veřejné služby uložených za tímto účelem společnostem bývalé skupiny Tirrenia a zakotvených v původních úmluvách. Komise uvádí, že dotyčné trasy byly většinou v nezměněné podobě provozovány skutečně po mnoho let, tj. nejméně od vstupu původní úmluvy v platnost. Itálie, a zejména dotyčné regionální orgány, se domnívaly, že tyto služby byly (a nadále jsou) nezbytné k uspokojení poptávky uživatelů.

⁽⁶⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a další v. Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽⁶⁵⁾ Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, kterým se aktualizuje a opravuje sdělení 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 ze dne 22.4.2014).

⁽⁶⁶⁾ Viz Rozsudek Tribunálu ze dne 1. března 2017, SNCM v. Komise, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, body 130 a 134.

- (197) Pro ilustraci skutečné poptávky uživatelů služeb poskytla Itálie statistické údaje, z nichž vyplývá, že společnost Toremar v roce 2010 přepravila 1 462 570 cestujících a 317 488 vozidel na pěti kombinovaných trasách veřejné služby. Údaje za rok 2011 byly mírně nižší (tj. 1 437 613 cestujících a 294 433 vozidel). Z toho vyplývá, že v průběhu dvou let předcházejících pověření společnosti Moby/Toremar závazky veřejné služby existovala silná agregovaná poptávka po službách námořní dopravy na dotčených trasách (viz 95. bod odůvodnění, pokud jde o statistické údaje o jednotlivých trasách v letech 2009–2011).
- (198) Aby Itálie dále prokázala, že poptávka uživatelů zůstala v době, kdy společnost Moby/Toremar zahájila svou činnost na základě nové smlouvy o veřejných službách na všech šesti trasách, poskytla rovněž souhrnné statistické údaje až do konce roku 2018 (viz tabulky 4 a 5). To potvrzuje, že poptávka uživatelů zůstala s mírnými výkyvy směrem nahoru nebo dolů, s výjimkou roku 2012, kdy došlo k vyššímu kolísání směrem nahoru, zejména v důsledku strukturální obnovy prodejní sítě, což mělo pozitivní dopad na zvýšení provozu během hlavní sezóny daného roku. Z analýzy statistických údajů pro jednotlivé trasy za každý rok až do konce roku 2018 však nevyplývá, že by poptávka uživatelů na konkrétních trasách zanikla.

Rok	Linka A1	Linka A2	Linka A2 rychlá	Linka A3	Linka A4	Linka A5	Celkový počet cestujících
2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2013	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2014	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2015	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2016	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2017	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2018	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Tabulka 4 – Statistika cestujících za období 2012–2018

Rok	Linka A1	Linka A2	Linka A2 rychlá	Linka A3	Linka A4	Linka A5	Celkový počet vozidel
2012	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)
2013	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)
2014	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)
2015	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)
2016	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)
2017	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)
2018	(...)	(...)		(...)	(...)		(...)

Tabulka 5 – Statistika vozidel za období 2012–2018 ⁽⁶⁷⁾

- (199) Komise se domnívá, že výše uvedené statistické údaje jednoznačně prokazují, že na každé z šesti z dotyčných tras v rámci veřejné služby existuje skutečná poptávka po osobní a kombinované dopravě. Lze tudíž vyvodit závěr, že tyto služby uspokojují skutečné potřeby veřejné služby a skutečnou poptávku uživatelů.

(2) Existence selhání trhu

⁽⁶⁷⁾ Plavidla používaná na rychlé lince A2 a na lince A5 nemohou přepravovat vozidla.

- (200) 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“⁽⁶⁸⁾. Komise proto musí přezkoumat, zda by služba byla nepřiměřená, pokud by její poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených členským státem v nové smlouvě o veřejných službách. 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“.
- (201) Komise uvádí, že v období před podpisem nové smlouvy o veřejných službách se společností Moby/Toremar nabízeli jiní provozovatelé služby trajektové dopravy na některých trasách, jež byly předmětem této nové smlouvy, třebaže nikoli nutně celoročně a se stejnou četností. Na základě situace v oblasti hospodářské soutěže před pověřením dne 2. ledna 2012 (jak je popsáno v 38. bodě odůvodnění) posoudí Komise u každé dotčené trasy, zda byly služby poskytované jinými provozovateli rovnocenné službám, jež musela poskytovat společnost Moby/Toremar podle nové smlouvy o veřejných službách.
- (202) Níže uvedená tabulka popisuje situaci v oblasti hospodářské soutěže na trasách provozovaných společností Moby/Toremar:

Trasa	Moby/Toremar (každodenní zpáteční spoje po celý rok)	Konkurenti (každodenní spojení)
Livorno – Gorgona – Capraia (linka A1)	Kombinovaná služba (cestující a vozidla)	Žádný
Portoferraio – Piombino (ostrov Elba) (linka A2)	Kombinovaná služba, v průměru: — osm spojů od ledna do dubna — patnáct spojů od dubna do září — osm spojů od září do prosince	Moby (celoroční kombinovaná služba), v průměru: — šest spojů od ledna do března — osm spojů v dubnu, dvanáct v květnu a deset v září — dvanáct spojů od června do srpna — osm spojů v říjnu — šest spojů v listopadu a prosinci Blu Navy (kombinovaná služba) — v roce 2012 (během celého roku) v průměru pět spojů — od roku 2013, pouze od března do října, v průměru pět spojů Elba Ferries (kombinovaná služba od června do září), v průměru pět nebo šest spojů
Piombino – Cavo – Portoferraio (ostrov Elba) (rychlá linka A2)	Rychlá přeprava cestujících	Žádný
Piombino – Rio Marina – Pianosa (ostrov Elba) (linka A3)	Kombinovaná služba	Žádný
Porto S. Stefano – Isola del Giglio (linka A4)	Kombinovaná služba, v průměru: — tři až čtyři spoje od ledna do března	Mareglgio (celoroční kombinovaná služba), v průměru: — 0,5 až jeden spoj od ledna do března — dva spoje v dubnu a květnu

⁽⁶⁸⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 71.

Trasa	Moby/Toremar (každodenní zpáteční spoje po celý rok)	Konkurenti (každodenní spojení)
	— čtyři až pět spojů od dubna do září — čtyři spoje od září do prosince	— pět až šest spojů v červnu a červenci — tři až čtyři spoje v srpnu a září — jeden až dva spoje v říjnu — jeden spoj v listopadu a prosinci
Porto S. Stefano – Giannutri (linka A5)	Služba přepravy cestujících nabízená společností Maregiglio v subdodavatelském vztahu se společností Moby/Toremar ⁽¹⁾	Žádný

⁽¹⁾ Zadávací dokumentace stanovila možnost subdodávek. Itálie poskytla Komisi konkrétní částky (čistá cena služby), které region Toskánsko každoročně platí společnosti Moby/Toremar za poskytování veřejné služby na trase Porto S. Stefano – Giannutri. Společnost Toremar platí společnosti Maregiglio paušální částku na základě subdodavatelské smlouvy. Tato poslední operace, která zahrnuje soukromou smlouvu, nespadá do působnosti tohoto rozhodnutí.

Tabulka 6 – Situace v oblasti hospodářské soutěže na trasách provozovaných společností Moby/Toremar

- (203) Jak je jasně uvedeno v tabulce 6, Komise má za to, že služby nabízené společností Moby/Toremar nejsou nahraditelné službami nabízenými konkurenty, neboť ti neplní nebo zcela neplní závazky veřejné služby stanovené v nové smlouvě o veřejných službách, zejména pokud jde o celoroční kontinuitu služby poskytované společností Toremar. Na třech ze šesti tras však tuto službu nenabízí žádný jiný provozovatel než společnost Moby/Toremar (rychlá linka A2 a linky A3 a A5). V důsledku toho jsou závazky veřejné služby stanovené ve smlouvě se společností Moby/Toremar týkající se provozování těchto tří tras odůvodněny skutečnou veřejnou potřebou zajistit územní kontinuitu, pokud ji nemůže zajistit pouze trh.
- (204) Pokud jde o trasy, na kterých nabízejí služby rovněž jiní provozovatelé (linky A2 a A4), Komise se domnívá, že existují významné rozdíly v pravidelnosti nabízených služeb. Společnost Moby/Toremar nabízí spojení na těchto trasách nepřetržitě po celý rok, zatímco všichni ostatní provozovatelé uvedení v tabulce (tj. Blu Navy, Elba Ferries a Maregiglio) neposkytují služby ani nepřetržitě po celý rok (v případě společnosti Blu Navy a Elba Ferries), ani se stejnou četností jako společnost Moby/Toremar. Například společnost Blu Navy začala spojení provozovat v roce 2010 v měsících duben až listopad. V roce 2012 provozovala spojení celoročně s průměrným počtem pěti spojů a v roce 2013 se vrátila ke svému původnímu jízdnímu řádu a spojení provozovala pouze v období od března do října. Společnost Maregiglio provozuje spojení na lince A4 celoročně, ale počet spojů je nižší než počet spojů, který nabízí společnost Moby/Toremar. Zejména v období od ledna do února a od listopadu do prosince společnost Maregiglio neprovozuje spoje denně a měsíčně uskuteční 20 až 30 spojů. Bez služby společnosti Moby/Toremar na těchto konkrétních trasách by tak byla podstatně ohrožena celoroční potřeba pravidelného a častého propojení těchto ostrovů s pevninou, neboť ani Blu Navy, ani společnost Elba Ferries by nebyly schopny poskytovat službu za stejných podmínek jako společnost Moby/Toremar po celou dobu trvání smlouvy.
- (205) Pokud jde konkrétně o službu provozovanou společností Moby (jakožto konkurentem společnosti Moby/Toremar) na lince A2, Komise konstatuje, že společnost Moby provozuje pravidelné spojení po celý rok a často denně (např. od pěti spojů v zimním období po sedmáct spojů v letním období), a poskytuje tak službu velmi podobnou službě společnosti Moby/Toremar.
- (206) Itálie však zaslala informace, z nichž vyplývá, že pokračování veřejné služby ze strany společnosti Moby/Toremar bylo nezbytné a uspokojovalo skutečnou potřebu veřejné služby a že tuto veřejnou potřebu námořního spojení nemohla zajistit samotná společnost Moby:
- (1) zaprvé byl v souvislosti s novou smlouvou o veřejných službách upraven jízdní řád společnosti Moby/Toremar s cílem zajistit intermodální dopravu, tj. lepší integraci námořních služeb s železničními službami nabízenými na železničních nádražích ve městech Piombino a Campiglia Marittima;

- (2) zadržité Itálie prokázala, že existence provozovatele pověřeného závazky veřejné služby umožní účinnou kontinuitu námořní dopravy po celé zimní období a významně sníží, a to i v zájmu obyvatelstva, čekací dobu v přístavu přibližně o jednu a půl hodiny (např. ze tří hodin v Piombinu bez přítomnosti společnosti Toremar na jednu a půl hodiny, pokud bude přítomna společnost Toremar i Moby);
- (3) zatřetí na základě smlouvy o veřejných službách společnost Moby/Toremar celoročně provozuje každodenní večerní spoje v době mezi uplynutím 30 minut po jejím posledním spoji (v okamžiku pověření) a 00:30 (viz 56. bod odůvodnění). Společnost Moby/Toremar tedy provozuje každodenní poslední spoj na lince A2 (22.00 nebo 22.30 podle dne a měsíce). Ze zkoumaných jízdních řádů rovněž vyplývá, že společnost Moby/Toremar provozuje první spoj z města Portoferraio na pevninu. Z tohoto důvodu kotví plavidla společnosti Moby/Toremar přes noc v přístavu na tomto ostrově s vyššími náklady, aby mohly ráno uskutečnit první spoj pro osoby, které dojíždějí za účelem vzdělávání nebo práce, a zajistit spojení v případě naléhavé zdravotní péče;
- (4) začtvrté bylo tvrzeno, že by společnost Moby sama nemohla uspokojit vysoký objem cestujících, kteří potřebují přepravu mezi městy Piombino a Portoferraio a naopak. Ačkoli je zřejmé, že objem cestujících v letních měsících je mnohem vyšší, údaje zaznamenané v prvních třech měsících roku 2012 (tj. mimo sezónu) naznačují, že na palubě lodi (Moby/Toremar nebo Moby) byli neustále přítomni cestující, kteří museli cestovat oběma směry za prací, studiem nebo jinými osobními účely.
- (207) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyvozuje Komise závěr, že v okamžiku pověření nepostačovaly samotné tržní síly k uspokojení potřeb veřejné služby. Na řadě tras byla společnost Moby/Toremar jediným provozovatelem, zatímco na ostatních trasách nebyly služby poskytované konkurenty na Toskánských ostrovech rovnocenné z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a neuspokojovaly proto v plném rozsahu závazky veřejné služby stanovené v nové smlouvě o službách uzavřené se společností Moby/Toremar.
- (3) Co nejméně narušující přístup
- (208) Komise uvádí, že se Itálie rozhodla uzavřít smlouvu o veřejných službách pouze s jedním provozovatelem (Moby/Toremar) namísto uložení závazků veřejné služby všem provozovatelům, kteří projeví zájem obsluhovat dotyčné trasy. Na základě informací poskytnutých Itálií Komise uznává, že poptávku uživatelů by nebylo možné bez uložení závazků veřejné služby uspokojit (viz 196. bod odůvodnění). Na řadě tras je společnost Moby/Toremar jediným provozovatelem, a pokud tomu tak není, nabídka ostatních provozovatelů nesplňuje (všechny) požadavky týkající se pravidelnosti, kontinuity a kvality. Kromě toho provozování většiny tras, zejména mimo sezónu, je ztrátové, takže bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by nebyly tyto trasy provozovány vůbec. Komise mimoto bere na vědomí argumenty předložené Itálií a příjemci, podle nichž byla volba smlouvy o veřejných službách nezbytná také s ohledem na privatizaci společnosti Toremar. Itálie konkrétně tvrdí, že uspořádání zadávacího řízení pro společnost Toremar a spojení tohoto řízení s novou smlouvou o veřejných službách umožnilo: i) zajistit kontinuitu veřejné služby námořní dopravy a ii) maximalizovat hodnotu pro stát. Z těchto důvodů Komise souhlasila s tím (viz 96. bod odůvodnění), aby Itálie uspořádala zadávací řízení na aktiva společnosti Toremar ve spojení s novou smlouvou o veřejných službách. Komise přitom rovněž uznala (a opakuje v tomto rozhodnutí), že se Itálie nemohla spoléhat na závazky veřejné služby, jež se vztahují na všechny provozovatele, nýbrž že místo toho uzavřela smlouvu o veřejných službách pouze se společností Moby/Toremar.

Závěr

- (209) Na základě výše uvedeného posouzení vyvozuje Komise závěr, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezování služeb svěřených společnosti Moby/Toremar jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí z roku 2012, byly tudíž rozptýleny.
- (210) Aby však bylo možno dospět k závěru, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno, musí Komise ověřit, zda byla společnost Moby/Toremar pověřena závazky veřejné služby, které jsou jasně definovány. Komise v této souvislosti podotýká, že závazky veřejné služby jsou jednoznačně popsány v nové smlouvě o veřejných službách a jejích přílohách (jež obsahují například specifikace plavidel pro každou trasu). Pravidla upravující vyrovnávací platbu jsou obdobně podrobně stanovena v nové smlouvě o veřejných službách, v zákoně z roku 2009 a v rozhodnutí výboru CIPE. Nová smlouva o veřejných službách má rovněž jasně stanovenou dobu platnosti (dvanáct let), určuje společnost Moby/Toremar jako provozovatele veřejné služby a obsahuje opatření k zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby (viz také 26. bod odůvodnění). Komise proto dospěla k závěru, že první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

Přednost v přístavu

- (211) V čl. 19-ter odst. 21 zákona z roku 2009 je jednoznačně stanoveno, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a vzhledem k závazkům veřejné služby uloženým společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Moby/Toremar). Pokud by společnosti pověřené závazky veřejné služby neměly v přístavu přednost, je možné, že by (někdy) musely před dokováním čekat, což by způsobilo zpoždění, která by měla účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro občany. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Jelikož v nové smlouvě o veřejných službách jsou v případě tras v rámci veřejné služby uloženy konkrétní povinnosti týkající se časů odjezdu, 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 Moby/Toremar v okamžiku nabytí společností Toremar. Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Moby/Toremar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečnou službu obecného hospodářského zájmu (viz 7. bod odůvodnění). Itálie rovněž potvrdila, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v rámci režimu veřejné služby. Přednost v přístavu proto rovněž splňuje první kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

6.1.2.2. Druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (212) Komise připomíná, že v rozhodnutí z roku 2012 (viz 205. bod odůvodnění) předběžně dospěla k závěru, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.
- (213) Komise v této souvislosti uvádí, že parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, byly stanoveny předem a dodržují požadavky na transparentnost v souladu s druhým kritériem stanoveným v rozsudku ve věci Altmark.
- (214) Konkrétně parametry, na jejichž základě je vyrovnávací platba vypočtena, jsou podrobně vysvětleny v rozhodnutí výboru CIPE a byly použity v rámci nové smlouvy o veřejných službách (a jejich přílohách). V rozhodnutí výboru CIPE je podrobně popsán způsob výpočtu vyrovnávací platby, včetně například nákladových položek, k nimž se přihlíží. Jelikož přednost v přístavu nezahrnuje finanční kompenzaci pro společnost Moby/Toremar, má Komise za to, že toto opatření splňuje druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.
- (215) Komise proto dospěla k závěru, že druhé kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je splněno.

6.1.2.3. Třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (216) Podle třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark nemůže vyrovnávací platba obdržená za plnění závazků veřejné služby přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příjmům, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto závazků.
- (217) 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.
- (218) V rozhodnutí z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o přiměřenosti vyrovnávací platby vyplácené od roku 2012 společností bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Moby/Toremar. Komise se zejména předběžně domnívala, že riziková přírážka ve výši 6,5 % neodráží náležitou úroveň rizika, neboť na první pohled se nezdá, že by společnost Moby/Toremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb. Nákladové položky zohledněné při výpočtu vyrovnávací platby zahrnují konkrétně veškeré náklady související s poskytováním služby a jsou rovněž zohledněny změny, například pokud jde o ceny paliva. Komise se proto v této fázi domnívala, že společnosti Moby/Toremar mohla být poskytována nadměrná vyrovnávací platba.
- (219) Komise podotýká, že některé aspekty způsobu výpočtu vyrovnávací platby stanovené v nové smlouvě o veřejných službách patrně snižují obchodní riziko pro společnost Moby/Toremar. Zejména maximální výše jízdného, kterou může společnost Moby/Toremar uplatnit, se každoročně upravuje tak, aby se zohlednila inflace a rozdíly v indexu spotřebitelských cen. Nová smlouva o veřejných službách mimo jiné obsahuje určitá ustanovení (viz 87. bod odůvodnění), která mají zachovat ekonomicko-finanční rovnováhu veřejné služby. Zejména v případě, kdy

vyrovnávací platba za závazek veřejné služby nepostačuje k pokrytí nákladů na služby svěřené podle nové smlouvy o veřejných službách, umožňují tato ustanovení přezkum i) systému jízdného, ii) úrovně nabízených veřejných služeb, iii) úrovně ročního cenového stropu a iv) kapitálových dotací na investice.

- (220) Podle článku 26 smlouvy může společnost Moby/Toremar v případě odchylky ekonomicko-finanční rovnováhy předložit regionu Toskánsko návrh na obnovení rovnováhy. Tento návrh je poté předložen technickému výboru odpovědnému za správu smlouvy. Itálie poskytla Komisi informace (viz tabulka 7), které ukazují vyrovnávací příspěvky, které měly společnosti Moby/Toremar uhradit vyšší náklady na DPH a zvýšení cen pohonných hmot v období 2012–2018.

EUR	Vyrovnávací platba z veřejných prostředků podle smlouvy	Vyrovnávací příspěvek	Celkem
2012	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013	13 234 326	—	13 234 326
2014	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015	13 366 507	677 052	14 043 559
2016	13 212 118	—	13 212 118
2017	13 523 598	—	13 523 598
2018	13 706 440	—	13 706 440

Tabulka 7 – Vyrovnávací příspěvky

- (221) Jak ukazuje výše uvedená tabulka a jak dále vysvětlila Itálie, za účelem zachování ekonomické rovnováhy smlouvy byla vyrovnávací platba pro rok 2012 upravena, zatímco od roku 2013 do konce platnosti smlouvy byly provedeny zásahy do systému jízdného, kterými byla upravena metoda stanovení jízdného. K další úpravě vyrovnávací platby došlo v letech 2014 a 2015, což vedlo k dodatečnému vyrovnávacímu příspěvku v důsledku nevhodného systému jízdného v letech 2013 a 2014, zatímco pro období 2016–2018 nebyla nutná žádná úprava.
- (222) Ačkoli se zdá, že tato záchranná opatření snižují obchodní riziko, které nese společnost Moby/Toremar, Komise se domnívá, že společnosti jsou i nadále vystaveny riziku, že vyrovnávací platba nemusí stačit k pokrytí provozních nákladů služby. Návrh na obnovení rovnováhy nemusí být vždy přijat, neboť region Toskánsko se v této věci vyjadřuje a přijímá své rozhodnutí po obdržení stanoviska technického výboru do 90 dnů od předložení žádosti společnosti Moby/Toremar. Dokud není přijato rozhodnutí, musí společnost Moby/Toremar pokračovat v provozování veřejné služby beze změn. V jednom případě byla tato žádost o obnovení rovnováhy zamítnuta, protože nebyly splněny podmínky podle článku 26 smlouvy o veřejných službách ⁽⁶⁹⁾.
- (223) Komise rovněž poznamenává, že vyrovnávací příspěvek se nevztahuje na všechny kategorie nákladů. Zejména podle článku 26 smlouvy o veřejných službách musí náklady související s neefektivností řízení, finančními poplatky a zvýšením jednotkových osobních nákladů vzniklých při plnění pracovněprávních povinností hradit společnost Moby/Toremar. V důsledku toho je společnost Moby/Toremar i nadále pobízena k tomu, aby poskytovala své služby efektivně a za nejmenších nákladů pro územní správní celek.
- (224) Jak je vysvětleno ve 46. až 50. bodě odůvodnění, rozhodnutí výboru CIPE předpokládá, že se riziková přírážka ve výši 6,5 % bude používat ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce váženého průměru nákladů kapitálu (WACC). V praxi však bylo těchto 6,5 % použito jako paušální míra návratnosti kapitálu (viz také 133. bod odůvodnění).

⁽⁶⁹⁾ Dopis ze dne 3. dubna 2012, zn. AOOGRT-0096174/O.80.

- (225) Jak dokazuje tabulka 8, z údajů za období 2012–2018 vyplývá, že skutečná vyrovnávací platba za závazek veřejné služby nepostačovala k pokrytí čistých nákladů na službu, včetně návratnosti kapitálu ve výši 6,5 %. 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. Za období 2012–2018 obdržela společnost Moby/Toremar v porovnání se způsobilou částkou o něco málo přes 4 miliony EUR méně. Během tohoto období vyrovnávací platba vyplacená společnosti Moby/Toremar v podstatě pokrývala čisté náklady na veřejnou službu, ale v praxi téměř neexistovala žádná kapitálová návratnost (tj. celkem něco přes 30 000 EUR). Tyto údaje potvrzují, že ustanovení o obnovení rovnováhy obsažené v čl. 26 smlouvy nechrání společnost Moby/Toremar před všemi riziky souvisejícími s provozováním veřejné služby.

Toremar: závazek veřejné služby	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Celkem
Příjmy celkem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
– Náklady celkem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
– Odpisy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Čisté náklady veřejné služby	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Návratnost kapitálu (6,5 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Připustná vyrovnávací	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Skutečná vyrovnávací	15 324 255 €	13 234 327 €	14 437 102 €	14 043 559 €	13 212 118 €	13 523 598 €	13 706 440 €	97 481 399 €
= Nadměrná/nedo stačí	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	–4 169 085

Tabulka 8 – Čisté náklady na veřejnou službu provozovanou společností Toremar v období 2012–2018

- (226) V průběhu formálního šetření (viz 133. bod odůvodnění) Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby, která je předmětem zadávacího řízení, omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto o zjednodušení výpočtu použitím sazby ve výši 6,5 % jako paušální míry návratnosti kapitálu. Itálie se domnívá, že její zjednodušený přístup je konzervativní (viz 134. bod odůvodnění) a neumožňuje poskytování vyšší vyrovnávací platby společnosti Moby/Toremar, než jaká byla stanovena podle rozhodnutí výboru CIPE.
- (227) Komise v této souvislosti porovnála návratnost investovaného kapitálu ve výši 6,5 %, která byla uplatněna u společnosti Moby/Toremar, se střední hodnotou návratnosti investovaného kapitálu, jíž dosáhla referenční skupina v roce 2011 (rok před pověřením společností Moby/Toremar). Referenční skupina sestává z vybraných provozovatelů trajektové dopravy, kteří nabízeli námořní spojení v rámci Itálie nebo mezi Itálií a jinými členskými státy⁽⁷⁰⁾. Z analýzy vyplývá, že návratnost investovaného kapitálu dosažená společností Moby/Toremar je o něco nižší než střední návratnost, jíž dosáhla referenční skupina. Toto srovnání dokládá, že v roce před pověřením společností Moby/Toremar nebyla návratnost kapitálu ve výši 6,5 % nepřiměřená.
- (228) Komise dále hodnotí kladně, že nová smlouva o veřejných službách vyžaduje, aby společnost Moby/Toremar zasílala regionu Toskánsko každý rok provozní účty (v rozdělení podle tras a potvrzené nezávislým auditorem), aby mohl region Toskánsko ověřit, zda nejsou poskytovány nadměrné vyrovnávací platby. To představuje další ochranné opatření, které má zajistit, aby společnost Toremar nemohla mít prospěch z žádné nadměrné vyrovnávací platby. Navíc vzhledem k tomu, že společnost Toremar vykonávala pouze komerční činnosti, je v každém případě vyloučeno křížové subvencování. Itálie předložila tyto provozní účty za období 2012–2018, aby mohla Komise provést výpočty uvedené v tabulce 8.
- (229) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba za veřejné služby poskytovaná společnosti Toremar 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 přírážku ve výši 6,5 %, která se předpokládá v rozhodnutí výboru CIPE, je třeba posoudit ve spojení s maximální výší vyrovnávací platby, která je stanovena v zákoně z roku 2009. Z tohoto pohledu lze mít za to, že návratnost kapitálu, kterou mohla společnost Toremar předběžně očekávat, byla v souladu s riziky, jimž byla vystavena při provozování veřejných služeb podle nové smlouvy o veřejných službách. Pochybnosti Komise ohledně splnění třetí podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark jsou proto rozptýleny.

⁽⁷⁰⁾ To se týká zejména společností Minoan Lines Shipping, La Mèridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV a Caronte & Tourist. Z referenční skupiny byly vyloučeny ostatní společnosti bývalé skupiny Tirrenia (např. Caremar, Laziomar).

- (230) Co se týká přednosti v přístavu a možných nadměrných vyrovnávacích plateb, které by z toho mohly plynout, Komise uvádí toto. Itálie zdůrazňuje, že případná peněžní výhoda plynoucí z přednosti v přístavu by byla omezená (viz 137. bod odůvodnění). Omezené by proto bylo rovněž riziko nadměrné vyrovnávací platby plynoucí z uvedeného opatření. Pokud by navíc toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevíly by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Výše uvedená analýza Komise (viz 26. bod odůvodnění) potvrdila, že v období 2012–2018 neobdržela společnost Moby/Toremar žádnou nadměrnou vyrovnávací platbu. Komise proto vyvozuje závěr, že rovněž přednost v přístavu splňuje třetí kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark.

6.1.2.4. Čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark

- (231) 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.
- (232) Podle bodu 63 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je nejjednodušším způsobem, jak mohou veřejné orgány splnit čtvrté kritérium judikatury Altmark, použít transparentní a nediskriminační postup zadávání veřejných zakázek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ⁽⁷¹⁾ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ⁽⁷²⁾.
- (233) Komise podotýká, že v daném případě bylo zadávací řízení zahájeno předtím, než vstoupily v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ⁽⁷³⁾ (která se vztahuje na veřejné zakázky zadané za účelem provozování služeb námořní dopravy) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ⁽⁷⁴⁾. 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 Moby/Toremar. Článek 5 této směrnice objasňuje, že do její oblasti působnosti jsou zahrnuty pouze služby v oblasti veřejné železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, lanové a autobusové dopravy.
- (234) Veřejné zakázky zadávané veřejnými zadavateli v rámci jejich činností v oblasti poskytování služeb pro námořní, pobřežní nebo říční dopravu, však spadají do oblasti působnosti směrnice 2004/18/ES, a to ve smyslu 20. bodu odůvodnění této směrnice. V příloze II B této směrnice jsou však uvedeny také služby vodní dopravy, z čehož vyplývá ⁽⁷⁵⁾, 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.
- (235) Směrnice 2004/18/ES se každopádně nevztahuje na koncese na služby vymezené v čl. 1 odst. 4 této směrnice ⁽⁷⁶⁾. Komise podotýká, že koncese na služby (a veřejné zakázky), u nichž existuje určitý přeshraniční zájem, však podléhají i nadále obecným zásadám Smlouvy týkajícím se transparentnosti a rovného zacházení.

⁽⁷¹⁾ 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).

⁽⁷²⁾ 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).

⁽⁷³⁾ 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).

⁽⁷⁴⁾ 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).

⁽⁷⁵⁾ Podle článku 21 směrnice 2004/18/ES.

⁽⁷⁶⁾ 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.“

- (236) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že se směrnice 2004/18/ES může použít pouze v případě veřejné zakázky, nikoli však jednání-li se o koncesi na služby. Jelikož se daný případ týká služeb vodní dopravy, které jsou předmětem smlouvy o veřejných službách, jak je uvedeno výše, jsou navíc použitelná pouze některá ustanovení uvedené směrnice. Komise se v této souvislosti 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, nediskriminační a bezpodmínečné. Za účelem tohoto posouzení bude Komise vycházet z pokynů obsažených ve sdělení o pojmu státní podpora ⁽⁷⁷⁾ (zejména v bodě 89 a následujících) a ve sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (zejména v bodě 63 a následujících).

Soutěžní a transparentní povaha zadávacího řízení

- (237) Bod 90 sdělení o pojmu státní podpora upřesňuje, že zadávací řízení musí být soutěžní ⁽⁷⁸⁾, 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 zadávacího 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.
- (238) V projednávané věci byla výzva k vyjádření zájmu zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie*, jakož i ve vnitrostátních a regionálních úředních věstnících a rovněž ve vnitrostátních novinách (viz 56. bod odůvodnění). Tato výzva vybízela všechny subjekty, které mohou „zajistit kontinuitu služby námořní dopravy“, aby vyjádřily svůj zájem, a neukládala žádné další podmínky. Potenciálním uchazečům byl rovněž poskytnut dostatek času na to, aby mohli uspokojivě vyjádřit svůj zájem, a mohli se tak zúčastnit dalších fází řízení. Komise se proto domnívá, že záměr regionu Toskánsko prodat společnost Toremar a zadat zakázku na veřejné služby byl rozsáhle zveřejněn tak, aby byli osloveni všichni možní uchazeči.
- (239) Kromě toho musí být uchazečům poskytnuty všechny dokumenty a informace nezbytné pro jejich účast v zadávacím řízení, aby mohli řádně posoudit podnik nabídnutý k prodeji. Tyto informace musí být potenciálním uchazečům zpřístupněny transparentním a nediskriminačním způsobem, aby všichni účastníci, kteří o to projeví zájem, měli rovný přístup k příslušným informacím.
- (240) 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, standardně to znamenalo, že lze použít jakýkoli způsob dokazování ⁽⁷⁹⁾. Vzhledem k tomu, že žádá z jedenácti stran, které projevíly zájem o účast v zadávacím řízení, nebyla vyloučena, má Komise za to, že toto kritérium pro výběr bylo všem zúčastněným uchazečům jasné a že vzhledem ke sledovanému cíli bylo rovněž odůvodněné.
- (241) Zadruhé zákon z roku 2009 zúčastněným stranám objasnil, že na konci zadávacího řízení bude uzavřena nová úmluva/smlouva o veřejných službách a že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby byla stanovena v maximální výši 13 005 441 EUR ročně. Kromě toho výzva k vyjádření zájmu uváděla, že cílem je prodat společnost Toremar za pevnou cenu ve výši 10 258 397 EUR. Jak potvrdila Itálie, jedenácti stranám, které vyjádřily zájem o účast v zadávacím řízení, byly zpřístupněny veškeré příslušné informace ohledně rozsahu prodeje, včetně návrhu smlouvy o veřejných službách, která bude uzavřena mezi nabyvatelem a Itálií. To těmto stranám umožnilo rozhodnout se, zda podají nabídku, a pokud ano, v jaké výši. Na tomto základě se Komise domnívá, že z výzvy

⁽⁷⁷⁾ 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).

⁽⁷⁸⁾ Ve 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 má za to, že se z tohoto důvodu jeví slovo „soutěžní“ jako vhodnější. V tomto sdělení Komise rovněž poznamenává, že nemá za cíl odchýlit se od hmotněprávních podmínek stanovených judikaturou.

⁽⁷⁹⁾ Jak je navíc objasněno výše (viz 32. bod 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 kritéria pro výběr.

k vyjádření zájmu bylo dostatečně zřejmé, že se prodej týká aktiv společnosti Toremar spojených s novou smlouvou o veřejných službách. Poté, co strany vyjádřily zájem, jim byl umožněn přístup ke všem potřebným informacím, aby mohly rozhodnout o případné nabídce.

- (242) Zatřetí má Komise za to, že výzva k vyjádření zájmu přilákala značný počet potenciálních uchazečů. Všech jedenáct podniků, které vyjádřily svůj zájem, obdrželo od regionu Toskánsko podrobné informace o řízení. Kromě toho se v souladu s ustanoveními směrnice 2004/18/ES zdá, že Itálie neměla v oznámení o zahájení zadávacího řízení povinnost poskytnout další informace o zakázce, která má být zadána, kromě pouhé zmínky o pokračování v poskytování veřejné služby a odkazu na právní předpisy upravující tuto službu (viz 32. bod odůvodnění).
- (243) Začtvrté výzva obsahovala minimální informace potřebné k vyjádření zájmu (tj. pokračování veřejné služby) a nemohla vést k vyloučení provozovatelů námořní dopravy, kteří by jinak měli zájem. Orgány odpovědné za plánování se rozhodly zajistit kontinuitu veřejné služby a propojení Toskánských ostrovů s pevninou. Jak bylo vysvětleno výše, tato podmínka byla předem oznámena všem potenciálním provozovatelům, kteří projevíli zájem o účast v zadávacím řízení. Komise proto souhlasí s Itálií v tom, že v této fázi neexistovala žádná kontrola nad potenciálními uchazeči (viz 127. bod odůvodnění), což ukazuje, že orgány odpovědné za plánování tím, že zahrnují povinnost pokračovat ve veřejné službě, neměly v úmyslu selektivně zvýhodnit žádného potenciálního uchazeče za účelem zadání zakázky na veřejnou službu a převodu vlastnictví společnosti Toremar. Komise rovněž poznamenává, že všechny relevantní informace o kritériích pro výběr a o dalším vývoji zadávacího řízení byly uvedeny ve výzvě zaslané všem jedenácti stranám, které projevíly zájem o účast v řízení ⁽⁸⁰⁾.
- (244) V neposlední řadě se Komise domnívá, že iniciativa regionu Toskánsko vytvořit digitální platformu nebo zvláštní datovou místnost obsahující veškerou nezbytnou dokumentaci umožnila všem potenciálním uchazečům, aby se spravedlivě, v plném rozsahu a řádně seznámili se všemi informacemi potřebnými k přípravě své nabídky.
- (245) V rozhodnutí z roku 2012 vyjádřila Komise pochybnosti ohledně nutnosti uložit uchazečům určité *technické a finanční požadavky nabídky* (viz 113. bod odůvodnění), nad rámec obvyklých kvalitativních podmínek, které jsou v každém případě ukládány jako závazky veřejné služby. Kromě toho měla Komise pochybnosti o tom, zda tyto požadavky mohou být přijaty v situaci, jakou je projednávaná věc, kdy byl k prodeji nabídnut podnik jako celek.
- (246) V průběhu šetření Komise obdržela informace, které její obavy zmírnily. Komise se domnívá, že technické a finanční požadavky nevedly k vyloučení žádného potenciálního uchazeče, a to z níže uvedených důvodů.
- (247) Zaprvé tyto požadavky byly zahrnuty do zadávací dokumentace, a proto byly všem potenciálním uchazečům známy již od nejranějších fází řízení. Tyto požadavky byly zejména zahrnuty do mezinárodně zveřejněného oznámení o zahájení zadávacího řízení, v němž byli všichni provozovatelé, kteří mají zájem a tyto požadavky splňují, vyzváni, aby vyjádřili svůj zájem.
- (248) Zadruhé Komise poznamenává, že zvláštní požadavky byly vyjádřeny jako objektivní podmínky pro účast v řízení, a proto nepředstavovaly kritérium pro zadání zakázky a nebyly spojeny s hodnocením. Veřejní zadavatelé tedy neměli žádný prostor pro uvážení, pokud jde o výběr uchazečů v další fázi řízení.

⁽⁸⁰⁾ Výzva obsahuje mimo jiné informace týkající se pohledávky ve výši 9 772 572 EUR za společností Tirrenia (viz 69. až 71. bod odůvodnění).

- (249) Zatřetí s ohledem na způsob, jakým bylo zadávací řízení provedeno (tj. spojením prodeje podniku s uzavřením nové smlouvy o veřejných službách), se Komise domnívá, že cíl regionu Toskánsko zajistit kontinuitu veřejné služby na nejvyšší možné úrovni kvality představuje legitimní⁽⁸¹⁾ cíl veřejného zájmu, kterého by bez výše uvedených požadavků nemohlo být dosaženo. Kromě toho skutečnost, že zveřejnění oznámení o zahájení zadávacího řízení s těmito požadavky vedlo k předložení jedenácti vyjádření zájmu, jasně ukazuje, že zahrnutí těchto požadavků nemělo odrazující účinek.
- (250) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že celkově bylo zadávací řízení soutěžní a transparentní. Zejména záměr regionu Toskánsko prodat společnost Toremar a uzavřít s úspěšným uchazečem novou smlouvu o veřejných službách na dobu dvanácti let byl rozsáhle zveřejněn tak, aby byli osloveni všichni možní uchazeči na příslušném regionálním nebo mezinárodním trhu. Komise rovněž konstatuje, že v daném okamžiku mohli potenciální uchazeči snadno vyjádřit svůj zájem a nemuseli se v této fázi k ničemu zavázat. Pokud mohly strany prokázat, že splňují jediné kritérium pro výběr spočívající v zajištění kontinuity služby, byly jim poté poskytnuty všechny potřebné informace a čas na to, aby se mohly rozhodnout, zda chtějí nabídku na poskytování služeb podat. 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 nabídky

- (251) V bodě 92 sdělení o pojmu státní podpora je vyzdvíženo, že nezbytnými podmínkami pro zajištění toho, aby byla výsledná transakce v souladu s tržními podmínkami, jsou 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 uchazečů.
- (252) Jak je uvedeno výše (viz 38. bod odůvodnění), výzva k vyjádření zájmu obsahovala pouze jednu podmínku pro výběr, a sice že uchazeči musí být schopni „zajistit kontinuitu služby námořní dopravy“. Všechny jedenáct stran, které odpověděly na výzvu a projevily zájem, si této povinnosti bylo vědomo. Komise se domnívá, že tato podmínka byla objektivní a byla všem zúčastněným stranám ve výzvě k vyjádření zájmu dostatečně objasněna.
- (253) Jedenáct uchazečů, kteří projevili zájem, bylo proto vyzváno k podání nabídky a mělo přístup do virtuální datové místnosti obsahující veškeré relevantní informace (viz 62. bod odůvodnění), které jim umožnily posoudit společnost Toremar a novou smlouvu o veřejných službách, jež byly předmětem prodeje. Všichni uchazeči tudíž obdrželi stejné informace a bylo s nimi zacházeno stejně ve všech fázích řízení.
- (254) Pochybnosti Komise obsažené v rozhodnutí z roku 2011 ohledně toho, že výzva k vyjádření zájmu byla diskriminační, jsou tedy 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 zakázky umožnilo objektivní porovnání a posouzení nabídek.

Zajištění toho, aby byly služby poskytovány za nejmenších nákladů pro územně správní celek

- (255) V bodě 65 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu je dále uvedeno, že z 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“.
- (256) V projednávané věci byla nová smlouva o veřejných službách předmětem zadávacího řízení spolu s prodejem společnosti Toremar, nikoli individuálně. Itálie rozhodla, že prodejní cena společnosti Toremar je pevná (na základě ocenění nezávislým znalcem) a není k jednání, zatímco u smlouvy o službách si Itálie zvolila ekonomicky nejvýhodnější nabídku s hodnocením 20 bodů za cenu, 70 bodů za kvalitu a 10 bodů za dodatečné služby (viz 60. a 61. bod odůvodnění).

⁽⁸¹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. února 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) a další v. Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, bod 37.

- (257) Pokud jde o použití hospodářsky nejvýhodnější nabídky, bod 67 sdělení o službách obecného hospodářského zájmu uvádí, že rovněž „hospodářsky nejvýhodnější nabídka“ je považována za dostatečnou (vedle „nejnižší ceny“) ke splnění čtvrtého kritéria rozsudku ve věci Altmark za předpokladu, že zadávací kritéria jsou úzce spjata s předmětem poskytované služby a pokud umožňují, aby hospodářsky nejvýhodnější nabídka odpovídala tržní hodnotě ⁽⁸²⁾.
- (258) Komise uvádí, že Itálie přikládala význam výběru provozovatele, který by s přihlédnutím k určitým požadavkům poskytoval službu na vysoce kvalitní úrovni. Výzva k předkládání nabídek obsahovala všechny informace nezbytné pro vypracování finančních a technických nabídek. Zejména pokud jde o technickou nabídku (za kterou bylo možné získat celkem 80 bodů, přičemž zbývajících 20 bodů bylo přiděleno cenovému kritériu), všech jedenáct provozovatelů námořní dopravy, kteří projevíli zájem, bylo vyzváno, aby poskytli informace o průměrném stáří plavidel přidělených na každou linku a pro každý smluvní rok a aby uvedli kapacitu a struktury určené pro zdravotně postižené cestující, jakož i informace o možnosti vybraného provozovatele naplánovat dodatečné spoje na určité časové úseky (včetně nočních spojů) během celého roku. Tato kvalitativní kritéria jsou jasně úzce spjata s poskytováním služeb námořní dopravy a znamenají přidanou hodnotu. Komise se proto domnívá, že využití ekonomicky nejvýhodnější nabídky pro dotčenou službu spojenou s prodejem společnosti Toremar umožnilo Itálii vytvořit účinnou hospodářskou soutěž a získat službu s nejvyšší možnou hodnotou za nejmenších nákladů pro územně správní celek.
- (259) Pokud jde zejména o rozhodnutí spojit službu s prodejem společnosti Toremar, Komise v rozhodnutí z roku 2012 předběžně dospěla k závěru, že uspořádání zadávacího řízení na novou smlouvu o veřejných službách bez povinnosti převzít plavidla Toremar nezbytná pro poskytování veřejné služby by mělo za následek nižší náklady pro územně správní celek.
- (260) Komise již dříve dospěla k závěru, že zadávací řízení bylo dostatečně transparentní a nediskriminační, aby umožňovalo účast co největšího počtu potenciálních uchazečů. Po rozsáhlém zveřejnění výzvy k vyjádření zájmu se přihlásilo jedenáct provozovatelů námořní dopravy. Všechny relevantní informace týkající se zadávacího řízení byly uvedeny ve výzvě zaslané všem jedenácti účastníkům. Region Toskánsko rovněž zřídil specializovanou digitální platformu neboli datovou místnost obsahující veškerou nezbytnou dokumentaci, aby potenciální uchazeči mohli být stejně informováni.
- (261) Po fázi vyjádření zájmu byly předloženy dvě konkurenční nabídky (Moby a Toscana di Navigazione S.r.l.), které region Toskánsko vyhodnotil na základě jejich technických a finančních nabídek. Jak je uvedeno v 62. a 64. bodě odůvodnění, během fáze hodnocení zjistil region Toskánsko určité nesrovnalosti týkající se rozdílů mezi technickou a ekonomickou nabídkou předloženou společností Toscana di Navigazione S.r.l., což následně vedlo k jejímu dalšímu vyloučení z řízení, a zakázka byla proto zadána společnosti Moby.
- (262) Závazná podmínka zajištění kontinuity veřejné služby a spojení aktiv se závazky veřejné služby spolu vzájemně souvisí. Jelikož byl prodej společnosti Toremar spojen s novou smlouvou o veřejných službách, nabyvatel (Moby) je automaticky povinen zajistit kontinuitu veřejné služby a získává přednost v přístavu. Z níže uvedených důvodů má Komise za to, že spojení aktiv společnosti Toremar s novou smlouvou o veřejných službách a poskytnutím přednosti v přístavu neznamená nižší cenu oproti případu, kdy by aktiva podniku a smlouva byly prodávány samostatně.
- (263) Společnost Toremar byla využívána výlučně k plnění veřejné služby a k zajištění územní kontinuity. Všechna plavidla společnosti Toremar byla a v současné době jsou skutečně využívána pro veřejnou službu. Komise se domnívá, že soukromý prodejce by nemohl za plavidla na trhu získat vyšší cenu. Ze zprávy společnosti Fidi vyplývá, že z osmi plavidel společnosti Toremar byla tři vykázána v rozvaze se zbytkovou hodnotou, zatímco zbývajících pět, plně odepsaných, bylo v rozvaze vykázáno ve výši hodnoty šrotu. Zdá se však nepravděpodobné, že by tato plavidla mohla být prodána pro účely námořní dopravy jinak než pod podmínkou pokračujícího poskytování veřejné služby za cenu vyšší, než byla cena vykázaná v rozvaze. Důvodem je skutečnost, že nenachází-li se plavidlo dosud na konci své doby životnosti, je jeho hodnota pro účely lodní dopravy vyšší než hodnota šrotu. Ve scénáři, který počítá se samostatným prodejem plavidel, je pravděpodobné, že by přinejmenším některá plavidla bylo nutno prodat za

⁽⁸²⁾ Viz rovněž 96. bod odůvodnění sdělení o pojmu státní podpora.

jejich hodnotu šrotu, pokud by byla prodejná. V důsledku spojení plavidel se smlouvou o veřejných službách proto zůstala všechna plavidla v provozu, a lze je tudíž prodat za vyšší cenu, než je hodnota šrotu.

- (264) Komise dále souhlasí s připomínkami předloženými příjemcem, které se týkají značných nákladů, které by region Toskánsko musel nést, pokud by byla společnost Toremar prodána samostatně pro jakékoli účely námořní dopravy bez veřejné služby (tj. náklady na likvidaci, náklady na získání nezbytných plavidel atd.). Pokud by navíc společnost Toremar byla prodána samostatně, Komise považuje za nepravděpodobné, že by potenciální uchazeči měli okamžitě k dispozici osm plavidel nezbytných k použití (nebo opětovnému použití) za účelem plnění závazků veřejné služby stanovených v nové smlouvě o veřejných službách. Je to nepravděpodobné o to více, že nová smlouva obsahuje konkrétní požadavky (např. na úrovni kapacity) týkající se plavidel, která mají být používána na jednotlivých trasách v rámci veřejné služby. Provozovatel, který by měl potřebné zdroje, by je pravděpodobně již používal na jiných trasách a jejich nasazení v souladu s novou smlouvou o veřejných službách by nutně vedlo ke ztrátě příjmů plynoucích z jejich předchozího užívání.
- (265) Komise se domnívá, že spojení těchto plavidel se smlouvou o veřejných službách umožnilo dosáhnout vyšší ceny za plavidla společnosti Toremar, neboť výměnou za jejich provozování na trasách v rámci veřejné služby bude jejich nabyvatel po dobu dvanácti let dostávat vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby. Navíc kterýkoli prodávající v tržním hospodářství by se rozhodl prodat společnost Toremar spolu s novou smlouvou o veřejných službách, aby dosáhl nejvyšší ceny. Na základě toho vyvozuje Komise závěr, že Itálie neuložila podmínky, které by snížily cenu nebo jež by soukromý prodávající nevyžadoval.
- (266) Komise dospěla k závěru, že její výhrady ohledně toho, že zadávací řízení na novou smlouvu o veřejných službách spojené se společností Toremar by neumožnilo dosáhnout nejmenších nákladů pro územně správní celek, jsou rozptýleny.
- (267) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že použití hospodářsky nejvýhodnější nabídky pro novou smlouvu o veřejných službách spojenou s aktivy společnosti Toremar vytvářelo účinnou hospodářskou soutěž až do konce zadávacího řízení, kdy byly předloženy dvě konkurenční a závazné nabídky. K vyloučení společnosti Toscana di Navigazione S.r.l. došlo až v průběhu následného hodnocení nabídek, a tudíž nezměnilo soutěžní povahu zadávacího řízení. Komise proto dospěla k závěru, že čtvrté kritérium stanovené v rozsudku ve věci Altmark je v daném případě splněno.
- (268) Vzhledem k tomu, že všechna čtyři kritéria stanovená Soudním dvorem v rozsudku ve věci Altmark jsou splněna, dospěla Komise k závěru, že zadání smlouvy o veřejných službách spojené s aktivy společnosti Toremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Moby/Toremar těmto podnikům neposkytuje hospodářskou výhodu.

6.1.2.5. Závěr

- (269) Vzhledem k tomu, že nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že zadání smlouvy o veřejných službách spojené s aktivy společnosti Toremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Moby/Toremar nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.3. Opatření stanovená zákonem z roku 2010

- (270) V rozhodnutí z roku 2011 dospěla Komise předběžně k závěru, že všechna opatření stanovená v nařízení s mocí zákona č. 125/2010 (změněném s úpravami na zákon z roku 2010) představují státní podporu ve prospěch společnosti bývalé skupiny Tirrenia, pokud mohli příslušní příjemci využít tato opatření k pokrytí potřeb likvidity, a tudíž k zlepšení své celkové finanční situace.
- (271) Na základě informací obdržených během formálního šetření má Komise za to, že dotyčná tři opatření je nutné posoudit zvlášť.

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

- (272) Státní prostředky: Dotyčné finanční prostředky poskytl stát ze svého rozpočtu (viz 91. bod odůvodnění) a jejich využití pro účely likvidity umožňoval zákon z roku 2010. Opatření je proto přičitatelné státu a je financováno ze státních prostředků.

- (273) Selektivita: Toto opatření bylo provedeno pouze ve prospěch společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Toremar), a je tudíž selektivní. Komise pro úplnost zdůrazňuje, že ve prospěch společnosti Moby toto opatření provedeno nebylo.
- (274) Hospodářská výhoda: Komise uvádí, že společnost Toremar použila částku 1 617 300 EUR na modernizaci svých lodí tak, aby splňovala mezinárodní bezpečnostní normy (808 650 EUR na modernizaci plavidla Aethalia a 808 650 EUR na modernizaci plavidla Liburna). Podle Itálie nebyly tyto prostředky nikdy použity pro účely likvidity (viz 138. bod odůvodnění) a Komise nenašla důkazy o opaku.
- (275) Vzhledem k tomu, že společnost Toremar tyto prostředky nevyužila pro účely likvidity, aby se vyhnula nákladům, které by za normálních okolností musela hradit ze svých vlastních finančních zdrojů, pochybnosti vyjádřené v rozhodnutí z roku 2011 již nejsou platné a Komise se domnívá, že společnost Toremar využitím těchto prostředků nezískala žádnou hospodářskou výhodu.
- (276) Závěr: Vzhledem k tomu, že nejsou splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU, dospěla Komise k závěru, že finanční prostředky poskytnuté společnosti Toremar na modernizaci jejích plavidel nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.3.2. Osvobození od daní v souvislosti s procesem privatizace

- (277) Jak je popsáno v 93. bodě odůvodnění, 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.
- (278) Komise nejprve konstatuje, že byly posouzeny dvě samostatné skupiny převodů: 1) převody bývalých dceřiných podniků společnosti Tirrenia (Caremar, Saremar a Toremar) ze společnosti Tirrenia na regiony Kampánie, Sardinie a Toskánsko a 2) převod společnosti Toremar z regionu Toskánsko na společnost Moby. K daním, od nichž byly tyto převody osvobozeny, patří zejména registrační poplatky, poplatky za zápis do katastru nemovitostí a do registru zástav, kolkovné (dále společně jen „nepřímé daně“), DPH a daň z příjmu právnických osob. Příjemcem tohoto opatření podpory je prodávající, nabyvatel nebo oba. V tomto rozhodnutí bude posuzována pouze druhá skupina převodů⁽⁸³⁾.
- (279) Komise předběžně uvádí, že rovněž 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. Jelikož takové úkony, jako je prodej společnosti Toremar společnosti Moby, nepodléhají DPH, nemohlo dotčené osvobození od daně společnost Toremar ve vztahu k této dani zvýhodnit. Komise dále poznamenává, že kupní smlouva týkající se společnosti Toremar jasně uvádí, že nabyvatel, tj. společnost Moby, musí nést veškeré náklady spojené s prodejem (tj. registrační poplatky, notářské poplatky, poplatky za zápis do katastru nemovitostí atd.), aniž by ve vztahu k těmto nákladům odkazoval na případná osvobození pro společnost Moby. Pokud jde o osvobození od daně z příjmu právnických osob, Komise má za to, že tato daň by se vztahovala pouze na výnosy z prodeje. V tomto případě však společnost Moby koupila společnost Toremar od regionu Toskánsko, což znamená, že tato transakce byla pro společnost Moby nákladem, a proto nemohla být vybrána žádná daň z příjmu právnických osob. Toto opatření se tedy na společnost Moby nevztahuje. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že ani společnost Toremar, ani společnost Moby neměly z těchto osvobození od daně prospěch.
- (280) Z těchto důvodů žádné z uvedených osvobození od daně nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.3.3. Možnost použití prostředků fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity

- (281) V rozhodnutích z roku 2011 a 2012 Komise zmínila možnost společností (bývalé) skupiny Tirrenia využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb běžné likvidity. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však Itálie objasnila, že prostředky fondu FAS nebyly míněny jako dodatečná vyrovnávací platba pro společnost Toremar nebo Moby (nebo kteroukoli jinou společnost bývalé skupiny Tirrenia nebo jejích příslušných nabyvatelů). Tyto prostředky byly místo toho poskytnuty k doplnění rozpočtových prostředků určených k uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby společností bývalé skupiny Tirrenia, pokud se ukáže, že tyto prostředky nepostačují. Ustanovení čl. 1 odst. 5-ter zákona z roku 2010 umožnilo regionům využít prostředky fondu FAS

⁽⁸³⁾ První skupina převodů byla posuzována v 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.

k financování řádné vyrovnávací platby (nebo její části) za závazek veřejné služby, a tudíž k zajištění kontinuity služeb námořní dopravy. Jinými slovy toto opatření se týká pouze přidělení prostředků v italském státním rozpočtu na uhrazení vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby.

- (282) 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 (udělené na základě prodloužené původní úmluvy), a nepředstavují opatření, jež by mohla společnost Toremar využít nad rámec těchto vyrovnávacích plateb. Možné použití prostředků fondu FAS tedy nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.1.4. Závěr ohledně existence podpory

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

- vyrovnávací platba vyplacená společnosti Toremar za provozování námořních tras v období od 1. ledna 2009 do 1. ledna 2012 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- zadání nové smlouvy o veřejných službách na období od 2. ledna 2012 do 31. prosince 2023 spojené s aktivy společnosti Toremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Moby/Toremar splňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark, a nepředstavuje proto státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- prostředky společnosti Toremar na modernizaci plavidel nebyly použity pro účely likvidity, a nepředstavují proto státní podporu ve prospěch společnosti Toremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU,
- osvobození od daně vztahující se k procesu privatizace společnosti Toremar a možnost využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity podle zákona z roku 2010 nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Toremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

6.2. Oprávněnost podpory

- (284) Opatření podpory uvedené v tomto rozhodnutí bylo provedeno před formálním schválením Komisí. Pokud tedy toto opatření podpory nebylo vyňato z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005 nebo podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského z roku 2011, provedla je Itálie v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU ⁽⁸⁴⁾.

6.3. Slučitelnost podpory

- (285) Slučitelnost výše uvedeného opatření státní podpory musí být posouzena s ohledem na čl. 106 odst. 2 SFEU.

6.3.1. Prodloužení původní úmluvy mezi společnostmi Toremar a Itálií

6.3.1.1. Použitelná pravidla

- (286) Prodloužení původní úmluvy od konce roku 2008 bylo provedeno přijetím těchto následných právních aktů:

- a) nařízení s mocí zákona č. 207 ze dne 30. prosince 2008 (změněno 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 ze dne 25. září 2009 (změněno na zákon z roku 2009), kterým mimo jiné byly původní úmluvy prodlouženy od 1. ledna 2010 do 30. září 2010 a

⁽⁸⁴⁾ Itálie pouze oznámila (viz 2. bod odůvodnění) vyrovnávací platbu za veřejnou službu poskytnutou na základě prodloužení původní úmluvy. Itálie rovněž tvrdí, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Toremar po prodloužení původní úmluvy je slučitelná a je vyňata z oznamovací povinnosti podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011. Komise posoudí platnost tohoto tvrzení v oddíle 6.3.1.

- c) nařízení s mocí zákona č. 125 ze dne 5. srpna 2010 (změněno na zákon z roku 2010), kterým byly původní úmluvy znovu prodlouženy od 1. října 2010 do skončení procesů privatizace společností Tirrenia a Siremar.

(287) 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“.

(288) Co se týká rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, v odstavcích 68 a 69 zmíněného rámce je upřesněno, že Komise použije zásady stanovené v tomto rámci na všechny návrhy podpory, které jí byly oznámeny, bez ohledu na to, zda k oznámení došlo před začátkem uplatňování uvedeného rámce dne 31. ledna 2012, nebo posléze, 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.

(289) Na základě pravidel týkajících se uplatňování rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011 a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011 lze tedy vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby poskytovanou společností Toremar v období prodloužení posuzovat na základě 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 1. ledna 2012 ⁽⁸⁵⁾.

(290) 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. Itálie však poskytla průměrné údaje pro všech pět tras společně, a nikoli samostatně pro každou trasu, aby prokázala, že v letech 2010 a 2011 počet cestujících na všech trasách provozovaných společností Toremar podle původní rozšířené úmluvy nepřekročil prahovou hodnotu 300 000 cestujících ročně. Komise tedy nemůže posoudit slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplacené společností Toremar na základě prodloužení původní úmluvy do 1. ledna 2012, ani podle rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2005, ani na základě rozhodnutí o službách obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(291) Slučitelnost vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti Toremar od roku 2009 do skončení procesu privatizace by tudíž normálně spadala do oblasti působnosti rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

(292) Komise posoudí, zda vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Toremar během období prodloužení splňuje podmínky rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, s výjimkou podmínek stanovených v odstavcích 9, 14, 19, 20, 24, 39 a 60.

⁽⁸⁵⁾ 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 tohoto 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 s vnitřním trhem a je vyňat z oznamovací povinnosti na období dalších dvou let (tj. do 30. ledna 2014 včetně). To znamená, že podpora, která byla poskytnuta v rámci dotčeného 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.

6.3.1.2. Skutečná služba obecného hospodářského zájmu podle článku 106 SFEU

- (293) 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.
- (294) Posouzení, zda se jedná o skutečné služby obecného hospodářského zájmu, je nutno provést rovněž na základě sdělení o službách obecného hospodářského zájmu (viz 186. a 200. bod odůvodnění), nařízení o námořní kabotáži (viz 188. až 190. bod odůvodnění) a judikatury (viz 192. a 193. bod odůvodnění). Pokud jde o období prodloužení musí tedy Komise posoudit:
- a) zda existovala **poptávka uživatelů**;
 - b) zda v případě neexistující povinnosti uložené orgány veřejné správy nemohly tuto poptávku uspokojit účastníci trhu (**existence selhání trhu**);
 - c) zda k odstranění tohoto nedostatku nepostačovalo pouze využití závazků veřejné služby (**co nejméně narušující přístup**).
- (295) Komise zdůrazňuje, že trasy v rámci veřejné služby provozované společností Toremar během období prodloužení jsou stejné jako trasy, které byly společnosti Moby/Toremar svěřeny na základě nové smlouvy o veřejných službách, přičemž jediným rozdílem je, pokud jde o spojení, že počet tras během období prodloužení činil pět (viz 36. bod odůvodnění), zatímco nová smlouva o veřejných službách přidala spojení s ostrovem Giannutri (**linka A5**). Komise mimoto již popsala a posoudila situaci v oblasti hospodářské soutěže na těchto trasách v období prodloužení. V této souvislosti bude níže uvedené posouzení vycházet z příslušných částí posouzení provedeného pro výše uvedenou novou smlouvu o veřejných službách a bude na ně odkazovat (viz oddíl 6.1.2.1).
- (296) V této souvislosti Komise především připomíná (viz 123. bod odůvodnění), že Itálie uložila závazek veřejné služby stanovený v původní úmluvě zejména s cílem: i) zajistit územní kontinuitu mezi pevninou a ostrovy a ii) přispět k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů prostřednictvím pravidelných a spolehlivých služeb námořní dopravy. Komise již dospěla k závěru (viz 195. bod odůvodnění), že se skutečně jedná o legitimní cíle veřejného zájmu.
- (297) Pro ilustraci skutečné poptávky uživatelů v souvislosti s dotčenými námořními službami poskytla Itálie podrobné statistické údaje (viz tabulky 9 a 10), z nichž vyplývá, že v roce 2009, prvním roce prodloužení, společnost Toremar přepravila během příslušných období, na něž se vztahuje závazek veřejné služby, 1 622 876 cestujících a 347 935 vozidel na pěti kombinovaných trasách veřejné služby. Tato čísla byla nižší v letech 2010 (1 462 570 cestujících a 317 488 vozidel) a 2011 (1 437 613 cestujících a 294 433 vozidel).

Rok	Linka A1	Linka A2	Linka A2 rychlá	Linka A3	Linka A4	Celkový počet cestujících
2009	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	1 622 876
2010	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	1 462 570
2011	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	1 437 613

Tabulka 9 – Statistika cestujících za období 2009–2011

Rok	Linka A1	Linka A2	Linka A2 rychlá	Linka A3	Linka A4	Celkový počet cestujících
2009	(...)	(...)		(...)	(...)	347 935
2010	(...)	(...)		(...)	(...)	317 488
2011	(...)	(...)		(...)	(...)	294 433

Tabulka 10 – Statistika vozidel za období 2009–2011

- (298) Celkově tato čísla ukazují, že poptávka uživatelů po službách trajektové dopravy na každé z dotčených tras byla významná a poměrně stabilní, a z analýzy za období 2009–2011 nevyplyvá, že by tato poptávka zanikla. Komise již prokázala, že v období od roku 2012 existovala v souvislosti s námořními službami významná poptávka uživatelů (viz 198. bod odůvodnění).
- (299) Lze proto vyvodit závěr, že tyto služby reagovaly na skutečnou poptávku uživatelů, a tudíž uspokojovaly skutečné potřeby veřejné služby.
- (300) Jak je vysvětleno ve 200. bodě odůvodnění, musí Komise posoudit, zda by služba byla nepřiměřená, pokud by její poskytování bylo přenecháno pouze tržním silám, a to na základě závazků veřejné služby uložených členským státem 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“.
- (301) Komise uvádí, že v období od 1. ledna 2009 do 1. ledna 2012 nabízeli na některých trasách, které musela společnost Toremar provozovat na základě prodloužení původní úmluvy, služby trajektové dopravy i jiní provozovatelé, ačkoli nikoli nutně celoročně a se stejnou četností. Komise již ve 201. až 207. bodě odůvodnění pro každou dotyčnou trasu posoudila, zda byly služby poskytované jinými provozovateli rovnocenné službám, které musela poskytovat společnost Moby/Toremar podle nové smlouvy o veřejných službách. Komise připomíná, že toto posouzení vycházelo ze situace v oblasti hospodářské soutěže na těchto trasách v období od 1. ledna 2009 do 1. ledna 2012. Jelikož služby, které musí provozovat společnost Moby/Toremar, jsou téměř totožné, pokud jde o obsluhované trasy, četnosti a technické požadavky, jako trasy, jež musela provozovat společnost Toremar v období prodloužení, platí závěr Komise (viz 207. bod odůvodnění), že tržní síly samy nepostačovaly k uspokojení potřeb veřejné služby, i pro společnost Toremar během celého období prodloužení. Na řadě tras byla společnost Toremar jediným provozovatelem, zatímco na jiných trasách nebyly služby poskytované ostatními provozovateli rovnocenné z hlediska kontinuity, pravidelnosti, kapacity a kvality, a neuspokojovaly proto v plném rozsahu potřeby veřejné služby, jež byly společnosti Toremar uloženy v původní úmluvě (která byla prodloužena).
- (302) 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 a s výhradou změny v metodice výpočtu vyrovnávací platby, která platila od roku 2010. Komise uznává, že poptávka uživatelů (popsaná v 95. až 97. bodě odůvodnění) by nemohla být uspokojena uložením závazku veřejné služby všem provozovatelům obsluhujícím dotyčné trasy. Na řadě tras byla společnost Toremar jediným provozovatelem (viz např. 202. bod odůvodnění), a tam, kde nebyla, nabídka ostatních provozovatelů nepokrývala (všechny) povinnosti týkající se pravidelnosti, kontinuity a kvality. Provozování většiny (ne-li všech) tras, zejména mimo sezónu, je ztrátové, takže bez vyrovnávací platby za závazek veřejné služby by pravděpodobně nebyly tyto trasy provozovány vůbec. Komise mimoto uznává, že vzhledem k procesu privatizace společnosti Toremar bylo prodloužení stávající smlouvy o veřejných službách jediným způsobem, jak zajistit kontinuitu veřejných služeb až do ukončení této privatizace.
- (303) Komise proto dospěla k závěru, že se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení služeb svěřených společnosti Toremar jako služeb obecného hospodářského zájmu. Pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutích z let 2011 a 2012, jsou proto rozptýleny.

6.3.1.3. Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby

- (304) Jak je uvedeno v oddíle 2.3 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011, koncept služby obecného hospodářského zájmu ve smyslu článku 106 SFEU znamená, že dotčený podnik byl pověřen provozováním služby obecného hospodářského zájmu prostřednictvím jednoho či několika úředních aktů.
- (305) Tyto akty musí stanovit zejména:
- přesnou povahu závazku veřejné služby a dobu jeho trvání,
 - dotčený podnik a dotčené území,
 - povahu udělených výhradních práv,
 - parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby,
 - způsoby zamezení a vrácení jakékoli nadměrné vyrovnávací platby.
- (306) Ve svých rozhodnutích z let 2011 a 2012 vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda pověřovací akt obsahoval úplný popis povahy závazku veřejné služby uloženého společnosti Toremar v období prodloužení. Komise také zdůraznila, že pro období 2000–2004 a 2005–2008 nebyly přijaty pětileté plány, 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 Toremar původní úmluvu (jak byla postupně pozměněna a prodloužena), pětileté plány na období 1990–1994 a 1995–1999, řadu rozhodnutí *ad hoc* přijatých Itálií, rozhodnutí výboru CIPE a zákon z roku 2009.
- (307) Komise v této souvislosti především uvádí, že původní úmluva (postupně změněná), která je základem pověřovacího aktu společnosti Toremar, zůstala platná v celém rozsahu až do dokončení privatizace, a to na základě řady nařízení s moci zákona (viz 286. bod odůvodnění). Tyto právní akty upřesňují, že společnost Toremar byla pověřena závazkem veřejné služby až do dokončení její privatizace.
- (308) Pětileté plány podle původní úmluvy stanoví trasy a přístavy, které mají být obsluhovány, typ a kapacitu plavidel, která se mají na dotčených námořních spojích používat, četnost služby a jízdné, jež má být hrazeno, včetně dotovaného jízdného, zejména pro obyvatele ostrovních regionů. Zatímco plány na období 2000–2004 a 2005–2008 nebyly formálně přijaty, plán na období 1995–1999 (potvrzený ministerským nařízením ze dne 14. května 1996) se nadále uplatňoval beze změn, pokud jde o rozsah závazku veřejné služby. V důsledku toho se ustanovení tohoto plánu v období od 1. ledna 2009 do 2. ledna 2012 nadále uplatňovala v plném rozsahu. Před rokem 2009 byl původní ceník jízdného stanovený v původní úmluvě pozměněn řadou následných aktů. Během celého období prodloužení však nebyla vydána žádná meziresortní nařízení za účelem další změny jízdného, které měly účtovat společnosti bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Toremar. Na tomto základě dospěla Komise k závěru, že závazek veřejné služby, který musela společnost Toremar plnit v období prodloužení, byl vymezen dostatečně jasně.
- (309) 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 původní úmluva pro rok 2009 (viz 42. a 44. bod odůvodnění) obsahují úplný a přesný seznam nákladových položek, které je třeba vzít v úvahu, jakož i metodiku výpočtu návratnosti investovaného kapitálu pro provozovatele. Pro roky 2010 a 2011 je příslušná metodika stanovena v rozhodnutí výboru CIPE (viz 41. až 55. bod odůvodnění). Rozhodnutí výboru CIPE zejména podrobně popisuje nákladové položky, k nimž se přihlíží, a návratnost investovaného kapitálu. V neposlední řadě zákon z roku 2009 stanoví maximální částku vyrovnávací platby ve výši 13 005 441 EUR, která se uplatňuje od roku 2010. Původní úmluva rovněž stanovila, že se vyrovnávací platba bude vyplácet ve splátkách a bude vycházet ze skutečných nákladů a příjmů vzniklých v souvislosti s poskytováním veřejné služby. Takto bylo možné zjistit případnou nadměrnou vyrovnávací platbu a snadno jí zamezit. Stát mohl případně získat nadměrnou vyrovnávací platbu od společnosti Toremar zpět.
- (310) Komise se na tomto základě domnívá, že pro období prodloužení původní úmluvy obsahovaly pověřovací akty jednoznačné vymezení závazku veřejné služby, dobu trvání, dotčený podnik a dotčené území, parametry pro výpočet, kontrolu a přezkum vyrovnávací platby, jakož i způsoby zamezení a vrácení případné nadměrné vyrovnávací platby, jak vyžaduje rámec pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

6.3.1.4. Doba trvání pověření

- (311) 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.“
- (312) Itálie sdělila, že doba prodloužení byla stanovena s ohledem na dobu nutnou k odpisu aktiv používaných k poskytování služeb obecného hospodářského zájmu. Celková doba platnosti původní úmluvy, která byla prodloužena, činí o něco více než 22 let. Plavidla jsou nejdůležitějšími aktivy nezbytnými pro poskytování veřejné služby. Doba odpisu trajektových plavidel je obecně dlouhá a může přesáhnout 25 let.
- (313) Itálie poskytla Komisi odpisovou hodnotu plavidel společnosti Toremar za období 2009–2011. Komise konstatuje, že v době prodloužení platnosti původní úmluvy bylo pět z osmi plavidel již plně odepsáno, zatímco zbývající tři plavidla, která dosud odepsána nebyla, dosahovala průměrného stáří 21,5 roku.
- (314) Ačkoli u většiny plavidel používaných společnostmi Toremar uplynula doba odpisu během prodloužení původní úmluvy, Komise konstatuje, že tříleté prodloužení bylo nezbytné k zajištění kontinuity veřejné služby až do dokončení procesu privatizace. S přihlédnutím k průměrnému stáří zbývajících plavidel, jejichž hodnota ještě nebyla zcela odepsána, a k průměrné době odpisu plavidel používaných pro služby trajektové dopravy dospěla Komise k závěru, že doba trvání pověřovacího aktu je dostatečně odůvodněna a že je dodržen odstavec 17 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu.

6.3.1.5. Soulad se směrnicí 2006/111/ES

- (315) 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 [Komise] 2006/111/ES“ o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků ⁽⁸⁶⁾.
- (316) 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“.
- (317) Itálie potvrdila, že společnost Toremar působí pouze v oblasti poskytování veřejných služeb podle původní úmluvy.
- (318) Komise se proto domnívá, že odstavec 18 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu není použitelný.

6.3.1.6. Výše vyrovnávací platby

- (319) 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 průměrného zisku“.
- (320) Jelikož v posuzovaném případě představuje vyrovnávací platba protiprávní podporu poskytnutou před jeho vstupem v platnost, 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. Místo toho lze použít alternativní metody výpočtu čistých nákladů nezbytných k plnění závazku veřejné služby, například metodu přidělování nákladů. Podle této metody se čisté náklady vypočítají jako rozdíl mezi náklady a příjmy pro dodavatele pověřeného plněním 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 metody.

⁽⁸⁶⁾ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

- (321) Ve svých rozhodnutích z let 2011 a 2012 nemohla Komise dospět k závěru, zda je výše vyrovnávací platby vyplácená od roku 2009 přiměřená, neboť měla stále pochybnosti ohledně hodnocení některých veřejných služeb svěřených společnosti Toremar jakožto skutečných služeb obecného hospodářského zájmu. Těmito pochybnostmi se zabývá oddíl 6.3.1.2, a Komise se proto domnívá, že vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Toremar za rok 2009 je přiměřená a slučitelná s článkem 106 SFEU. Itálie předložila výpočet výše vyrovnávací platby za rok 2009 (tj. 13 572 035 EUR), která byla stanovena na základě metodiky stanovené v původní úmluvě a odpovídala kumulované čisté ztrátě u služeb provozovaných v rámci režimu veřejné služby, k níž byla připočtena proměnlivá částka odpovídající návratnosti investovaného kapitálu (tj. 301 000 EUR).
- (322) Komise však vyjádřila pochybnosti rovněž ohledně rizikové přírážky ve výši 6,5 %, která se uplatňovala od roku 2010. Komise měla zejména pochybnosti o tom, zda tato přírážka odráží náležitou úroveň rizika, neboť se na první pohled nezdálo, že by společnost Toremar převzala rizika, jež jsou obvykle spojena s provozováním těchto služeb.
- (323) Riziková přírážka ve výši 6,5 % by byla použita ke stanovení návratnosti kapitálu pomocí vzorce váženého průměru nákladů kapitálu. Jak již však bylo uvedeno ve 133. bodě odůvodnění, Itálie objasnila, že jelikož je výše vyrovnávací platby, která je předmětem zadávacího řízení, omezena zákonem z roku 2009, bylo rozhodnuto, že pro roky 2010 a 2011 bude výpočet zjednodušen a bude použita paušální sazba návratnosti kapitálu ve výši 6,9 %.
- (324) V této souvislosti byla Komise na základě účetních výkazů pro každou trasu předložených Itálií a v souhrnné podobě uvedených v tabulce 11 schopna ověřit, že za roky 2010 a 2011 byla vyrovnávací platba za závazek veřejné služby celkově přibližně o 2 200 EUR nižší než čisté náklady na tuto službu, včetně paušální míry návratnosti kapitálu ve výši 6,9 %:

Toremar: závazek veřejné služby	2010	2011	Celkem
Příjmy celkem	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
– Náklady celkem	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
– Odpisy	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Čisté náklady veřejné služby	– 15 233 037 EUR	– 16 106 797 EUR	– 31 339 834 EUR
+ Návratnost kapitálu (6,9 %)	– 359 417 EUR	– 313 826 EUR	– 673 243 EUR
= Přípustná vyrovnávací platba	– 15 592 454 EUR	– 16 420 623 EUR	– 32 013 077 EUR
+ Skutečná vyrovnávací platba	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Nadměrná/nedostatečná vyrovnávací platba	412 987 EUR	– 415 182 EUR	– 2 195 EUR

Tabulka 11 – Čisté náklady na veřejnou službu provozovanou společností Toremar v období 2010–2011

- (325) 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 mimo jiné 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.

- (326) Komise již v rámci třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark posoudila, že paušální míra návratnosti kapitálu ve výši 6,5 %, kterou společnost Moby/Toremar mohla očekávat z hlediska *ex ante*, byla v souladu s riziky spojenými s poskytováním veřejných služeb ve smyslu nové smlouvy o veřejných službách (viz 22. až 27. bod odůvodnění). Komise rovněž opakuje, že Itálie použila pro zjednodušení výpočtu paušální míru návratnosti kapitálu (pro období 2010–2011 stanovenou ve výši 6,9 %). V rozhodnutí z roku 2011 Komise skutečně předpokládala, že míra návratnosti investovaného kapitálu pro rok 2010 byla stanovena na 9,95 % před zdaněním, ale vysvětlila, že se jedná o odhadovanou hodnotu pro účely nadcházejících zadávacích řízení zahájených po privatizaci bývalé skupiny Tirrenia, včetně společnosti Toremar (viz 132. bod odůvodnění).
- (327) Komise konstatuje, že předložené rozhodnutí výboru CIPE zohledňuje určité tržní hodnoty platné v odvětví námořní kaboťáže a upřesňuje způsobilé náklady pro účely závazku veřejné služby, jakož i zásady pro výpočet míry návratnosti kapitálu na základě informací, podmínek a rizik relevantních pro toto konkrétní odvětví.
- (328) Komise rovněž poznamenává, že pro roky 2010 a 2011 použil region Toskánsko své rezervy na pokrytí dodatečných nákladů na veřejnou službu společnosti Toremar, které nemohly být pokryty z ústředního státního rozpočtu z důvodu snížení počtu cestujících v důsledku hospodářské a finanční krize a zvýšení nákladů na palivo v témže období (viz 40. bod odůvodnění). Společnost Toremar tak byla vystavena obchodnímu riziku značné ztráty příjmů, aniž by měla jistotu, že tato ztráta bude regionem Toskánsko pokryta. Region Toskánsko ve skutečnosti uvolnil rezervy až poté, co podrobně ověřil skutečné náklady a příjmy vzniklé v období 2010–2011. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že návratnost kapitálu ve výši 6,9 % odpovídá souvisejícím rizikům.
- (329) Kromě toho, jak již bylo vysvětleno ve 227. bodě odůvodnění v souvislosti s posouzením nové smlouvy o veřejných službách ve smyslu třetího kritéria stanoveného v rozsudku ve věci Altmark, Komise zjistila, že v roce 2011 (stejně jako v roce 2010) byl medián návratnosti kapitálu vytvořený referenční skupinou vybraných provozovatelů trajektů nabízejících námořní spojení v Itálii nebo mezi Itálií a jinými členskými státy vyšší než 6,5 %, a v některých případech dokonce vyšší než 8 %. Komise se proto domnívá, že návratnost kapitálu ve výši 6,9 % je v souladu s návratností kapitálu zjištěnou u referenční skupiny.
- (330) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem má Komise za to, že předložená návratnost kapitálu ve výši 6,9 % zůstává na přiměřené úrovni.
- (331) Itálie nakonec poskytla nezbytné důkazy, které prokazují, že byly prováděny všechny pravidelné kontroly, aby se zajistilo, že výše vyrovnávací platby nepřekročí čisté náklady na danou službu. Komise navíc připomíná, že vyrovnávací platba je vyplácena ve splátkách (viz 41. bod odůvodnění) a že poslední splátka je provedena na základě skutečných nákladů a příjmů v daném roce. Tím se zajistí, že výše vyrovnávací platby nepřesáhne čisté náklady na službu.
- (332) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že výše vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Toremar během prodloužení původní úmluvy nevedla k nadměrné vyrovnávací platbě a že jsou splněny příslušné povinnosti stanovené v oddíle 2.8 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu.

6.3.1.7. Přednost v přístavu

- (333) V čl. 19b odst. 21 zákona z roku 2009 se jednoznačně stanoví, že přednost v přístavu je nezbytná k zajištění územní kontinuity s ostrovy a s ohledem na závazky veřejné služby uložené společností bývalé skupiny Tirrenia (včetně společnosti Toremar). Pokud by společnosti pověřené závazkem veřejné služby neměly v přístavu přednost, mohly by být tyto společnosti nuceny před dokováním čekat, než na ně přijde řada, což by způsobovalo zpoždění, která by mařila účel spočívající v zajištění spolehlivého a pohodlného spojení pro spotřebitele. Pravidelný jízdní řád je skutečně nezbytný k uspokojení potřeb obyvatel ostrovů v oblasti mobility a k přispění k hospodářskému rozvoji dotyčných ostrovů. Jelikož časy odjezdu na trasách v rámci veřejné služby jsou stanoveny úmluvou, pomáhá přednost v přístavu zajistit, aby přístavy přidělovaly kotviště a časy kotvení tak, aby mohl provozovatel veřejné služby splnit uložené závazky veřejné služby.
- (334) Komise se v této souvislosti domnívá, že toto opatření bylo provedeno s cílem umožnit společnosti Toremar plnění závazků veřejné služby, které představují skutečné služby obecného hospodářského zájmu (viz oddíl 6.3.1.2). Itálie rovněž potvrdila, že přednost v přístavu se vztahuje pouze na služby poskytované v rámci režimu veřejné služby.

- (335) Komise již podrobně posoudila slučitelnost služeb obecného hospodářského zájmu a související vyrovnávací platbu pro společnost Toremar během prodloužení platnosti původní úmluvy (viz oddíl 6.3.1). Komise se tudíž domnívá, že její posouzení slučitelnosti přednosti v přístavu lze omezit na zjištění, zda mohlo toto opatření vést k nadměrné vyrovnávací platbě.
- (336) Komise bere na vědomí argumenty předložené Itálií, podle nichž by jakákoli případná peněžní výhoda plynoucí z přednosti v přístavu byla omezená (viz 137. bod odůvodnění). Omezené by proto bylo rovněž riziko nadměrné vyrovnávací platby plynoucí z tohoto opatření. Pokud by navíc toto opatření snížilo provozní náklady nebo zvýšilo příjmy poskytovatele veřejných služeb, projevíly by se tyto účinky plně ve vnitropodnikovém účetnictví provozovatele. Kontroly nadměrné vyrovnávací platby, které byly provedeny ve vztahu ke společnosti Toremar a které jsou popsány v oddíle 6.3.1.6, jsou tudíž schopné odhalit možnou nadměrnou vyrovnávací platbu vyplývající z přednosti v přístavu.
- (337) Komise proto dospěla k závěru, že přednost v přístavu, která je neoddělitelně spojena s veřejnou službou poskytovanou společností Toremar, je rovněž slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 106 odst. 2 SFEU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

6.3.1.8. Závěr

- (338) Na základě posouzení uvedeného ve 286. až 337. bodě odůvodnění vyvozuje Komise závěr, že vyrovnávací platba vyplacená společností Toremar za poskytování služeb námořní dopravy ve smyslu prodloužení původní úmluvy v období od 1. ledna 2010 do 1. ledna 2012 a 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.

6.3.2. Závěr ohledně slučitelnosti podpory

- (339) Na základě výše uvedeného posouzení se Komise domnívá, že vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Toremar a přednost v přístavu vztahující se k provozování námořních tras v období od 1. ledna 2010 do 1. ledna 2012 jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 106 SFEU a rámce pro služby obecného hospodářského zájmu z roku 2011.

7. ZÁVĚR

- (340) Komise dospěla k závěru, že opatření podpory, která jsou předmětem posouzení, provedla Itálie protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Na základě výše uvedeného posouzení Komise rozhodla, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytnutá společnosti Toremar za poskytování námořních služeb v rámci nové smlouvy je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU. Jelikož je přednost v přístavu neoddělitelně spojena s poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu společností Toremar, je i toto opatření slučitelné s vnitřním trhem podle článku 106 SFEU.
- (341) Komise dále dospěla k závěru, že následující opatření nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU:
- (1) vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Toremar za poskytování námořních služeb v rámci nové smlouvy o veřejných službách na období od 2. ledna 2012 do 31. prosince 2023 spojené s aktivy společnosti Toremar a předností v přístavu ve prospěch společnosti Moby/Toremar, neboť splňuje čtyři kritéria stanovená v rozsudku ve věci Altmark;
 - (2) využití finančních prostředků společností Toremar na modernizaci plavidel, jelikož nebyly použity pro účely likvidity, a
 - (3) osvobození od daně vztahující se k procesu privatizace společnosti Toremar a možnost využít prostředky fondu FAS k uspokojení potřeb likvidity podle zákona z roku 2010,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Vyrovňovací platba udělená společnosti Toremar a přednost v přístavu za poskytování služeb námořní dopravy v rámci prodloužení původní úmluvy na období od 1. ledna 2009 do 1. ledna 2012 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Itálie poskytla podporu společnosti Toremar v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 2

Zadání nové smlouvy o veřejných službách na období od 2. ledna 2012 do 31. prosince 2023 spojené s aktivy společnosti Toremar a předností v přístavu společnosti Moby/Toremar nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 3

Prostředky, které společnost Toremar obdržela na modernizaci svých plavidel, nebyly použity pro účely likvidity, a proto nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Toremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 4

Osvobození od daní související s procesem privatizace společnosti Toremar a možnost využít prostředky fondu *Fondo Aree Sottoutilizzate* k uspokojení potřeb likvidity, jak stanoví zákon z roku 2010, nepředstavují státní podporu ve prospěch společnosti Toremar ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 17. června 2021

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise
